平成25年度

整備主任者研修　法令研修

【北海道運輸局　地域教材】

目　　次

はじめに.「整備主任者」について

（整備関係）

1. 車両火災の防止（整備作業上の留意点）について
（国土交通省　資料）　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1

2. 自動車リサイクル法等に違反となる解体行為等への注意喚起について
（平成25年4月10日　日本自動車整備振興会連合会）　・・・・・・・・・3

3. 自動車分解整備事業者の処分事例（全国）　・・・・・・・・・・・・・・・5

（保安基準、検査関係）

4. 電気自動車等の安全性に係る協定規則の改正に伴う道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部改正について
（平成25年7月12日　国土交通省）　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・6

5.「道路運送車両の保安基準第二章及び第三章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示の規定に基づく国土交通大臣が定める自動車等について（依命通達)」の一部改正について
（平成25年7月12日　国土交通省）　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・9

6. 審査事務規程の第５９～６０次改正の概要
（自動車検査法人北海道検査部　資料）　・・・・・・・・・・・・・・・・11

（参考資料等）

7. 自動車の車台番号の適切な管理について（注意喚起）
（平成25年3月14日　北海道運輸局）　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・53

8. 中・大型トラック・バスのホイールナット締付けトルク
（一般社団法人　日本自動車工業会）　・・・・・・・・・・・・・・・・・・54

9. 自動車点検基準等の改正に伴う増し締めの取扱いについて
（国土交通省　資料）　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・60

10. 自動車用バッテリでの爆発問題に対する状況について
（平成25年2月8日　一般社団法人電池工業会）　・・・・・・・・・・・・・65

11. エアブレーキを装備したトラックではブレーキのバタ踏みは危険です！
（平成25年6月28日　国土交通省）　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・71

12. 北海道運輸局管内整備事業の現況（統計情報）
（北海道運輸局資料）　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・73

13. 自動車の有効期間及び定期点検の間隔に関する整理表
（北海道運輸局資料）　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・78

お問い合わせ先一覧
（北海道運輸局資料）　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・79

「整備主任者」について

道路運送車両法により、自動車分解整備事業の認証を受けた事業場において分解整備を行う場合に自動車分解整備事業者は、分解整備に係わる部分を保安基準に適合させるようにしなければならない旨が義務として規定されています。

そのため、分解整備と分解整備記録簿の記載に関する次の事項

① 分解整備の作業管理に関する業務
② 分解整備後のできばえ確認業務
③ 分解整備記録簿の記載及び保存に関する業務

等を統括管理することによりその義務を全うし、かつ、その責任を明示すべき整備主任者の存在が不可欠となり、事業者自らがこれにあたる場合を含め、整備主任者を定めておかなければなりません。

また、整備主任者は、他の事業場の整備主任者となることができませんが、一つの事業場について 2 名以上定めておくことは差し支えないとされています。

なお、事業場で行われる分解整備及びこれに係わる分解整備記録簿の記載に関する事項を統括管理するという重要な責務を担っていることから、その資格要件は 当該事業場の分解整備に従事する従業員であって、一級又は二級整備士の技能検定 (当該事業場が原動機を対象とする分解整備を行う場合にあっては、二級自動車シャシ整備士の技能検定を除く。) に合格した者となっています。

道路運送車両法施行規則(抜粋)

(自動車分解整備事業者の遵守事項)

第 62 条の 2 の 2　法第 91 条の 3 の国土交通省令で定める事項は、 次のとおりとする。

(5)事業場ごとに、当該事業場において分解整備に従事する従業員であって一級又は二級の自動車整備士の技能検定に合格した者のうち少なくとも一人に分解整備及び法第 91 条の分解整備記録簿の記載に関する事項を統括管理させること(自ら統括管理する場合を含む。)。
ただし、当該事項を続括管理する者(以下「整備主任者」という。) は、 他の事業場の整備主任者になることができない。

(6) 運輸監理部長又は運輸支局長から整備主任者に対し研修を行う旨の通知を受けたときは、整備主任者に当該研修を受けさせること。

2 自動車分解整備事業者は、整備主任者に関する次に掲げる事項を、自動車分解整備事業の開始の日又は次に掲げる事項に変更のあった日から 15 日以内に、運輸監理部長又は運輸支局長に届け出なければならない。

(1) 届出者の氏名又は名称及び住所
(2) 整備主任者が続括管理業務を行う事業場の名称及び所在地
(3) 整備主任者の氏名、生年月日及び統括管理業務の開始の日

3 前項の届出書には、 同項第 3 号の者が一級又は二級の自動車整備士の技能検定に合格したことを証する書面を添付しなければならない。

SERVICE INFORMATION

○整備作業上の留意点

車検・法定点検時におけるオルタネータへのオイル付着確認について

ダイハツ工業株式会社

ダイハツ工業製EF、JBエンジン搭載車のエンジンオイル注入作業において、誤ってオイルをこぼし、オルタネータ(発電機)にオイルが付着した車両の一部において、オイル付着が原因と推定される車両火災が発生しております。
つきましては、車検・法定点検時には下記の事項を実施していただくようお願いいたします。

■対象車両

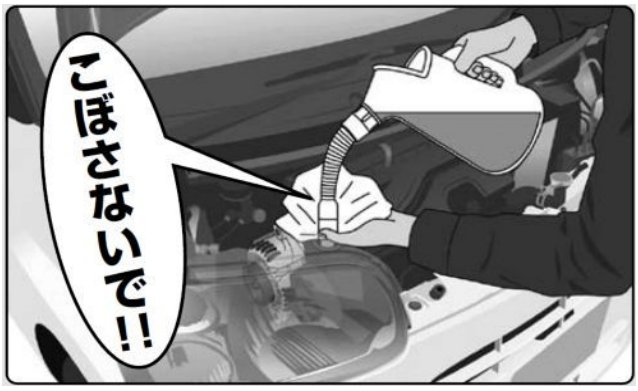
エンジン型式	通称名
EFエンジン	ミラ、ミラジーノ、ムーヴ、ムーヴラテ、オプティ、ネイキッド、タント、マックス、テリオスキッド
JBエンジン	コペン、ムーヴ、オプティ、マックス

■車検・法定点検時のお願い

①オルタネータ表面にオイルが付着していないか外観確認をお願いします。

②オルタネータ表面にオイル付着があれば、オルタネータの交換をお願いします。
※オルタネータ内部に浸入したオイルは、スチーム洗浄等をおこなっても除去できませんので、
オルタネータ表面にオイルの付着がある場合は、必ずオルタネータを交換することをお奨めします。

③エンジンオイル等注入時は、エンジンルーム内の部品、特にオルタネータの上にオイルをこぼさないよう、下図のようにオイルジョッキの口元をウエス(布)などで包んで注入して下さい。



※作業後は、エンジンルーム内にウエス(布)を置き忘れていないことを確認して下さい。
置き忘れていると、故障の原因となったり、車両火災につながるおそれがあり危険です。

自動車のエンジンオイルフィルタの誤った取り付けによる火災にご注意！

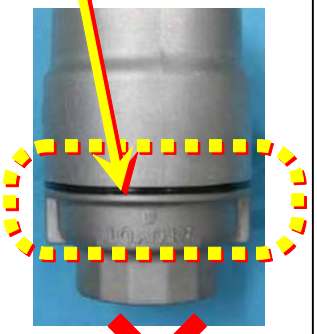
＝ 正しく取付けられていない例 ＝

カートリッジ型

古いフィルタのOリングが残ったままの状態

エレメント交換型

Oリングの取付け位置が正しくなく、はみ出した状態



【 エンジンオイルフィルタ交換時の注意点 】

◆ カートリッジ型

1. 交換前のカートリッジのOリングが、エンジン側の座面に残ってないかを確認しましょう。
（二重パッキンの防止）
2. 新しいカートリッジのOリングにオイルを塗布し、規定のトルクで締付けてください。

◆ エレメント交換型

1. 新しいOリングにオイルを塗布し、Oリングを指定の位置に装着してください。
2. 新しいエレメントを取付け、キャップやドレンプラグを規定のトルクで締付けてください。

カートリッジ型、エレメント交換型ともに、
取付け後は、エンジンオイル漏れがないことを確認しましょう。

日整連第２５－２２号
平成２５年４月１０日

各 自動車整備振興会 専務理事 殿

一般社団法人日本自動車整備振興会連合会
専務理事　　下平　隆
（公 印 省 略）

自動車リサイクル法等に違反となる解体行為等への注意喚起について

時下、ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。

さて、一部の自動車リサイクル法関連業者等（一部整備事業者を含む）において、許可のない部品取り、取り外しエアバックの転売、バッテリー等の未回収解体及びフロン類の未回収等の自動車リサイクル法等違反となる事例が見受けられたことから、環境省及び経済産業省では、別添のとおり注意喚起を促すチラシを作成し、日整連を含む関連団体に周知依頼がありましたので、お知らせ致します。

つきましては、貴会におかれましては、添付しましたチラシデータをご活用頂き、解体業の許可のない部品取り等は法違反であることを会報等により会員事業者へ周知頂くとともに、「解体業の許可取得マニュアル」（平成１６年６月作成）を下記のとおり振興会事務局向け情報に掲載しましたので、必要に応じてご活用下さいますようお願い致します。

なお、当該チラシにつきましては、下記の環境省ホームページにおいても掲載されております。

また、本件につきましては、ＪＡＳＰＡ　ＮＥＷＳ５月号に掲載する予定でおりますことを申し添えます。

記

１．チラシデータ掲載先
【環境省ホームページ】
http://www.env.go.jp/recycle/car/material2.html

２．解体業の許可取得マニュアル掲載先
「振興会事務局向け情報」→「資料のダウンロード」→「事業部」
→「08 各種マニュアル類」
【ファイル名：11 解体業の許可取得マニュアル】

以上

＜本件の問い合わせ：日整連　事業部　與戸、岡部＞

環境省 Ministry of the Environment

経済産業省 Ministry of Economy, Trade and Industry

自動車リサイクル法に違反した場合、

1年以下の懲役 または 50万円以下の罰金 が科されます。

さらに、無許可営業の場合、廃棄物処理法にも違反し、**5年以下の懲役または1,000万円以下（法人の場合は3億円以下）の罰金** が科されます。

違反 1
許可のない部品取り

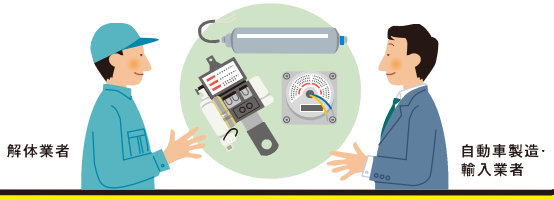
解体業の許可を受けてください。

使用済自動車から自動車部品を取り外すことや、ハーフカット・ノーズカットなどを行うことは、解体行為です。自動車リサイクル法の解体業の許可を受けずにこのような行為を行うことは、無許可営業として違反になります。自治体（都道府県知事または保健所設置市長）から許可を受けてください。

違反 2
取り外しエアバッグの転売

メーカー等に引き渡してください。

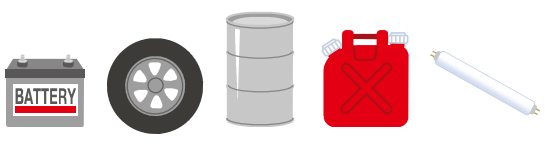
解体業者は、使用済自動車のエアバッグを取り外してメーカー等に引き渡すことが義務付けられているため、これを転売することは禁止されています。ただし、メーカー等から委託を受けた場合は、取り外さずに車上作動処理を行うことが可能です。



違反 3
バッテリー等の未回収解体

バッテリー等は回収してください。

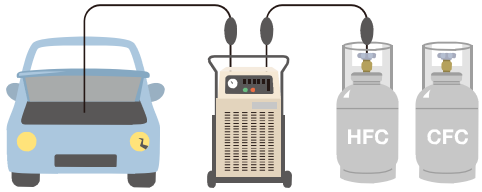
有用な部品のみを取り外した使用済自動車を他の業者に引き渡すことは、解体業の再資源化義務違反となります。部品取りを行う際は、必ずバッテリー、タイヤ、廃油・廃液、バスなどの室内照明用の蛍光灯を回収することにより、解体行為を完了させる必要があります。



違反 4
フロン類の未回収

解体前に回収してください。

使用済自動車の解体を行う前に、自治体の登録を受けたフロン類回収業者がフロン類を回収しなければいけません。フロン類をみだりに大気中に放出すると、フロン回収・破壊法違反になります。回収したフロン類は、自ら再利用しなければ、メーカー等に引き渡してください。



自動車リサイクル法および廃棄物処理法を遵守し、不適正に解体された自動車やその部品を輸出しないでください。

自動車分解整備事業者の処分事例（全国）

① 分解整備作業に重大な瑕疵があった

【違反の概要】

整備事業者より車検を行った車両が火災事故を起こした旨の報告があった。その後、関係書類及び当該車両を調査したところ、車検整備時にマスタシリンダのフレアパイプが正常な取付け状態となっていなかったため、その部分からブレーキフルードが直下のEGRパイプ（高熱部品）に滴下したことが原因で車両火災に至ったことが確認され、法令違反が判明した。

【行政処分の内容】

自動車分解整備事業の停止（20日間）

② 整備主任者研修の未受講、対象とする自動車の種類以外を分解整備したこと

【違反の概要】

自動車使用者から整備士がいないのに整備を行っている旨の事業者への苦情があった。

当該事業場の整備主任者は整備主任者研修を未受講であったことから立入監査を行ったところ整備主任者研修を受講していなかったこと、対象とする自動車の種類以外を分解整備したこと等複数の違反が判明した。

【行政処分の内容】

自動車分解整備事業の停止（10日間）

③ 監査拒否

【違反の概要】

立入監査を実施するため、複数回、事業者へ立ち入るが監査に応じなかった。

後日、当該事業場の事務員から関係書類を預かり確認したところ法令等に違反する疑いがあり、呼び出し監査を実施する旨の通知を行ったが、監査当日事業者は出頭しなかった。

その後、複数の違反の事実が判明。

【行政処分の内容】

指定の取消

自動車分解整備事業の停止（20日間）

④ 違反行為の要求、依頼を行った

【違反の概要】

ペーパー車検の疑いで指定自動車整備事業者に立入監査を行ったところ、複数の分解整備事業者から依頼を受けペーパー車検を行っていたことが判明した。その後、関係する事業場に立入監査を実施したところ、指定自動車整備事業者にペーパー車検の依頼を行っていた等の多数の違反の事実が判明した。

【行政処分の内容】

ペーパー車検を行っていた事業者の指定・認証取消

ペーパー車検を依頼した４事業者の認証取消

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

平成 25 年 7 月 12 日
自　動　車　局

電気自動車等の安全性に係る協定規則の改正に伴う
道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部改正について

国連欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム（WP29）において電気自動車等の安全性に係る協定規則の改正等が行われました。

上記を受け、我が国における電気自動車等の安全性の向上を図るため、今般、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等を改正しましたので、お知らせします。（改正の詳細は別紙参照）

【改正の概要】

（１）電気自動車等の蓄電池の安全性に関する基準の強化

電気自動車等の蓄電池の安全性に関する基準として、耐火性の試験を行い、爆発しないこと等の要件を追加します。

なお、以下の自動車にこの要件を義務付けます。

〇平成28年7月15日以降に型式を取得する自動車
〇平成28年7月15日以降に電気自動車等へ改造を行う自動車

（２）その他

その他の協定規則について、誤記訂正、項目の整理等に伴う改訂が国連においてなされましたので、国内法令も同様に改正を行います。

自動車基準の国際調和、認証の相互承認等に関する「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」、「装置型式指定規則」等の一部改正について

１．背景

我が国の安全・環境基準のレベルを維持しつつ、自動車基準の国際調和、認証の相互承認を推進するため、平成 10 年に国連の「車両等の型式認定相互承認協定」（以下「相互承認協定」という。）に加入し、その後、相互承認協定に基づく規則（以下「協定規則」という。）について段階的に採用を進めているところです。

今般、「バッテリ式電気自動車に係る協定規則（第 100 号）」などの改訂が、国連欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム（WP29）第 158 回会合において採択されており、今後、協定に定める規則改正手続きを経て、平成 25 年 7 月 15 日に発効されることとなっています。

これを受け、「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成 14 年国土交通省告示第 619 号）」（以下、「細目告示」という。）、「装置型式指定規則（平成 10 年運輸省令第 66 号）」等を改正する必要があります。

２．改正概要

（１）細目告示の改正

① 電気装置（細目告示第 21 条、第 99 条、177 条関係）

「バッテリ式電気自動車に係る協定規則（第 100 号）」の改訂に伴い、以下のとおり改正します。

【適用範囲】

○ 電力により作動する原動機を有する自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車、大型特殊自動車、小型特殊自動車及び被牽引自動車を除く。）に適用します。

【改正概要】

○ 電力により作動する原動機を有する自動車に搭載され、原動機用蓄電池となる充電式エネルギー貯蔵システム（REESS：Rechargeable Energy Storage System）に対して、火炎に対する耐性を検証する耐火性の試験を行い、爆発しないこと等の要件を適用します。

○ その他、耐振動性、耐熱性、耐衝撃性、外部短絡保護、過充電保護、過放電保護、過昇温保護及びエミッション（開放式原動機用蓄電池の場合の水素ガス排出量の制限）の要件を適用します。

【適用時期】

○ 以下の自動車にこの要件を義務付けます。

・平成 28 年 7 月 15 日以降に型式を取得した自動車

・平成 28 年 7 月 15 日以降に電力により作動する原動機を有する自動車以外から電力により作動する原動機を有する自動車に改造等するもの

② その他

その他の協定規則について、誤記訂正、項目の整理等に伴う改訂がなされましたので、国内法令も同様に改正を行います。

（２）装置型式指定規則の改正

「バッテリ式電気自動車に係る協定規則（第 100 号）」の改訂に伴い、相互承認（外国政府の認定を受けている場合、型式指定を受けたものとみなすこと）の対象となる特定装置を追加等するため、第２条（特定装置の種類）、第５条（指定を受けたものとみなす特定装置）等の改正を行うこととします。

【改正概要】

○　第２条（特定装置の種類）関係

「原動機用蓄電池」を追加します。

○　第５条（指定を受けたものとみなす特定装置）関係

「原動機用蓄電池」を追加するとともに、「感電防止装置」について、協定規則が改訂されたことに伴い、規則番号について所要の変更を行います。

○　第６条（特別な表示）関係

・第３号様式に定める表示方式について、「原動機用蓄電池」は a≧８とします。

単位：ミリメートル

３．スケジュール

公布：平成 25 年７月 12 日

施行：平成 25 年７月 15 日

※ＥＣＥ規則文書（原文）につきましては次のとおりです。

http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29ap_nov12.html

国自技第 63 号の２
平成 25 年７月 12 日

社団法人　日本自動車整備振興会連合会会長　殿

国土交通省自動車局長

「道路運送車両の保安基準第二章及び第三章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示の規定に基づく国土交通大臣が定める自動車等について（依命通達）」の一部改正について

標記について、別紙のとおり各地方運輸局長及び沖縄総合事務局長に対して通知しましたので了知頂くとともに、遺漏なきようお取り計らい願います。

（別紙）

国 自 技 第 63 号
平成 25 年７月 12 日

地方運輸局長
沖縄総合事務局長　殿

自動車局長

「道路運送車両の保安基準第二章及び第三章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示の規定に基づく国土交通大臣が定める自動車等について（依命通達）」の一部改正について
（依命通達）

「道路運送車両の保安基準第二章及び第三章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示の一部を改正する告示」（平成 25 年国土交通省告示第 725 号）が制定されたことに伴い、当該告示の規定に基づき、「道路運送車両の保安基準第二章及び第三章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示の規定に基づく国土交通大臣が定める自動車等について」（平成 15 年 10 月１日国自技第 151 号、国自環第 134 号）を別添のとおり改正したので、遺漏なきよう取り計らわれたい。

また、関係団体には、その旨通知したところであるが、さらに管内関係者に対し周知徹底を図られたい。

「道路運送車両の保安基準第二章及び第三章の規定の適用の整理のため必要な事項を定める告示の規定に基づく国土交通大臣が定める自動車等について（依命通達）」の一部改正について（依命通達）　新旧対照表

○道路運送車両の保安基準第二章及び第三章の規定の適用の整理のため必要な事項を定める告示の規定に基づく国土交通大臣が定める自動車等について（依命通達）（平成15年国自技第151号、国自環第134号）

（傍線部分は改正部分）

改　　正	現　　行
記	記
1．～33.　（略）	1．～33.　（略）
34.　適用関係告示第14条第11項の「国土交通大臣が定める自動車」は、次に掲げる自動車とする。 (1)　平成28年７月14日以前に新型届出による取扱い又は輸入自動車特別取扱を受けた自動車（平成28年７月15日以降に原動機の種類及び主要構造、燃料の種類並びに動力用電源装置の種類を変更するものを除く。） (2)　平成28年７月15日以降に新たに新型届出による取扱い又は輸入自動車特別取り扱いによる取扱いを受けた自動車（平成28年７月14日以前に新型届出による取扱い又は輸入自動車特別取扱を受けた自動車に、原動機の種類及び主要構造、燃料の種類並びに動力用電源装置の種類についての変更以外の変更のみを行ったものに限る。）	（新規）

附　則

この改正は、平成25年７月15日から施行する。

プレスリリース
平成２４年９月２１日

自動車検査法人
National Agency of Vehicle Inspection

－審査事務規程の第５９次改正－

・試作車・組立車の審査方法の明確化等の改正
・新規検査、予備検査及び構造等変更検査の審査において、提示された自動車の改造部位等の画像保存等の改正
・改造自動車の審査方法の明確化等の改正

審査方法の明確化を行い、統一的な審査を実施するために審査事務規程の一部改正を行い、平成 24 年 10 月 1 日から施行します。
主な改正の概要は、次のとおりです。

１．審査終了後、不正に使用する蓋然性が高い状態を（タイヤの取外しにより、軸数を減ずるもの又は複輪を単輪にするもの）明確化し、不適切な補修等の規程に追加します。
(2-4)

２．試作車・組立車審査結果通知書による現車確認について、提示があった自動車と試作車・組立車審査結果通知書（本紙又は写しとする。）、外観図、各装置の詳細図及びその他特に指示された資料に記載されている自動車との同一性確認事項を明確化し規定します。
(2-11-5)

３．新規検査、予備検査及び構造等変更検査の審査において、提示された自動車の画像を３次元測定・画像取得装置を用いて、改造部位等の画像の取得及び保存について規定します。
(2-21-2)

４．改造自動車審査要領における車枠及び車体の測定方法の明確化
改造自動車審査要領において、改造自動車の範囲とする際、車枠車体が２分の１以上残されていることが必須としているところであり、その判断方法について明確にします。
（別添 1　2. (1)(3)）

５．改造自動車審査要領における能力強度等の基準の明確化
改造自動車審査要領において、改造した装置の能力強度等の基準の検討する際、装置に負荷される荷重について、現状の例に加え、技術上適当と考えられるものを追加します。
（別添 1　7. (1)　別表3）

６．その他
審査事務規程項ずれを訂正するため、所要の改正を行った。

審査事務規程の全文は当法人ホームページ（http://www.navi.go.jp/）
「審査事務規程」に掲載しています。

お問い合わせ先
〒160-0003　東京都新宿区本塩町８－２住友生命四谷ビル
自動車検査法人本部　業務部業務課
電話　０３－５３６３－３４４１　（代表）
FAX　０３－５３６３－３３４７

プレスリリース
平成２５年２月２７日

自動車検査法人
National Agency of Vehicle Inspection

－審査事務規程の第６０次改正－

燃料の規格、制動装置、電気装置、突入防止装置、座席、座席ベルト等、年少者用補助乗車装置等、窓ガラス貼付物等、その他の灯火等の制限等の改正

自動車検査独立行政法人（略称：自動車検査法人）は、国土交通省における道路運送車両の保安基準(昭和 26 年運輸省令第 67 号。以下、「保安基準」という。)、装置型式指定規則（平成 10 年運輸省令第 66 号)、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成 14 年国土交通省告示第 619 号。以下、「細目告示」という。）及び道路運送車両の保安基準第２章及び第３章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示（平成 15 年国土交通省告示第 1318 号。以下、「適用関係告示」という。）の一部改正、並びに二輪自動車の制動装置の技術基準に適合する型式の追加のため、審査事務規程の一部改正を行い、平成 25 年３月１日から施行します。

１．　保安基準、装置型式指定規則、細目告示および適用関係告示の改正事項については、次のとおり。

・Ｅ10 対応ガソリン自動車に係る燃料の規定を新設（審査事務規程 1－４）

・貨物自動車への衝突被害軽減制動装置に係る規定の新設（審査事務規程 4－15）
（貨物の運送の用に供する普通自動車（牽引自動車及び被牽引自動車を除く。）であって車両総重量８ｔを超えるもの及び貨物の運送の用に供する牽引自動車であって車両総重量１３ｔを超えるもの）

・外部から電力が供給される自動車における電気装置に係る規定の新設（審査事務規程 4－25）

・突入防止装置の装備義務付け対象車両の拡大に係る規定の改正（審査事務規程 4－30、5－30）
（車両総重量３．５ｔ以下の貨物自動車及び乗用自動車等に拡大）

・横向き座席の定義及び横向き座席を備えることができる自動車に係る規定の改正、並びに消防車等の緊急自動車及び特別支援学校に通う生徒又は児童の運送を目的とする自動車に備える座席に係る規定の改正（審査事務規程 4－34、5－34）

・消防車等の緊急自動車及び特別支援学校に通う生徒又は児童の運送を目的とする自動車に備える座席ベルト及び座席ベルト取付装置に係る規定の改正（審査事務規程 4－36）

・年少者用補助乗車装置に用いられる ISOFIX トップテザー取付装置及び当該装置の後方に備えられた ISOFIX トップテザー取付装置以外の取付装置に係る表示、並びに年少者用補助乗車装置取付具を一個とすることができる自動車に係る規定の改正（審査事務規程 4－39、5－39）

・運転者の視野の確保に支障がない範囲において、車室内の温度等を検知して空調装置等を自動的に制御するための感知器は窓ガラスに貼付可能とすること、並びに自動車及び自動車の装置等の盗難防止装置の装備表示を側面ガラスに貼付可能とすることに係る規定の改正（審査事務規程 4－47、5－47）

・保安基準に規定されているもの以外は、自動車（緊急自動車を除く。）に右左折、進路変更、減速などの指示灯火を備えることができないことを明確化することに係る規定の改正 （審査事務規程4－82、5－82）

２． 二輪自動車の制動装置の技術基準に適合する型式の追加

・二輪自動車の制動装置の技術基準に適合している自動車一覧表について、適合型式を追加することに係る規定の改正（審査事務規程　別添 2、別表第 2）

審査事務規程については、全文を当法人ホームページ
（http://www.navi.go.jp/）の「審査事務規程」に掲載しています。

お問い合わせ先
〒160-0003　東京都新宿区本塩町８－２住友生命四谷ビル
自動車検査法人本部　業務部業務課
電話　　０３－５３６３－３４４１　(代表)
FAX　　０３－５３６３－３３４７

自動車検査独立行政法人審査事務規定（抜粋）

(注 1)　審査事務規定第 59 次改正から第 60 次改正に関係する部分の抜粋です。

(注 2)　アンダーラインの部分は、改正のあった部分です。

第2 章　審査の実施方法

2 －4　不適切な補修等

次の各号に掲げる補修等を行った自動車は、保安基準に適合しないものとする。

①～⑪(略)

⑫ タイヤの取り外しにより、軸数を減ずるもの又は複輪を単輪にするもの

2 －11 書面の提示等

2 －11－1 ～2 －11－4 (略)

2 －11－5　試作車・組立車審査結果通知書

(1)　試作車及び組立車の審査は、提示があった自動車と「改造自動車等の取扱いについて」記6 .(2)に定められた試作車・組立車審査結果通知書（本紙又は写しとする。）、外観図、各装置の詳細図及びその他特に指示された資料（以下「試作車・組立車審査結果通知書等」という。）に記載されている自動車との同一性を確認の上、これらの資料を参考として審査するものとする。この場合において、書面等その他適切な方法により審査する項目については、これらの資料と同一であり、かつ、その機能を損なうおそれのある損傷のないものは、基準に適合しているものとして取り扱う。

(2)　提示があった自動車と、試作車・組立車審査結果通知書等に記載されている自動車との同一性を確認する際に許容される製作誤差は、別添1 「改造自動車審査要領」別表4（製作誤差の範囲）に定める範囲とする。この場合において、提示があった自動車の長手方向、横手方向及び高さ方向の各寸法並びに重量に係る製作誤差は、それぞれ、同別表4の「長さ」、「幅」及び「高さ」並びに「車両重量」の範囲を準用する。以下、別添1「改造自動車審査要領」9.(3)前段の改造自動車の製作誤差の範囲についても同じ。ただし、この寸法及び重量に係る製作誤差の範囲を超えるものであっても、試作車・組立車審査結果通知書等に記載されている内容（装置の概要欄に記載されている項目）に変更がなく、長さ、幅、高さ、車両重量及び最大積載量（試作車・組立車審査結果通知書の最大積載量を超えない範囲に限る。）並びに車両総重量については、試作車又は組立車の提示があった自動車を確認することにより保安基準の適合性の判定が可能なものにあっては、この限りでない。

(3) 提示があった自動車と試作車・組立車審査結果通知書等に記載されている内容（長さ、幅、高さ、車両重量及び最大積載量並びに車両総重量を除く。）を確認した結果、同一でないと認められるときは、受検者に対し審査できない旨を口頭で通告する。

2 －21 画像の取得及び保存

2 －21－1　画像の取得及び保存

新規検査、予備検査及び構造等変更検査の審査において、提示された自動車（型式指定自動車若しくは法第16条の規定により一時抹消登録を受けた自動車又は法第69条第4項の規定により自動車検査証が返納された自動車であって、当該自動車に係る構造等に関する事項が完成検査終了証若しくは登録識別情報等通知書又は自動車検査証返納証明書に記

載された構造等に関する事項と同一であるものを除く。）の画像を3次元測定・画像取得装置を用いて、その取得及び保存を行うものとする。また、画像の取得に際して、受検者が画像の撮影を拒否した場合には、受検者に対し審査できない旨を口頭で通告する。

２－21－２　改造部位等の画像の取得

２－21－１ により取得した自動車の外観画像又は通知書の外観図等では改造部位等が不明な場合には、別途、3次元測定・画像取得装置以外の撮影機（汎用のデジタルカメラ等とし、以下「デジカメ等」という。）により、当該自動車の当該部位を撮影し、これを当該自動車の電子データとして保存する。なお、撮影・保存方法等については別途通知するものとする。

２－21－３　画像取得が困難な場合の処理

3次元測定・画像取得装置による画像取得が困難な場合にあっては、デジカメ等により撮影し、これを当該自動車の電子データとして保存する。なお、撮影・保存方法等については別途通知するものとする。

別添1　（２－１２関係）

改造自動車審査要領

１．　（略）

２．改造自動車の範囲

(1) この要領にいう改造自動車とは、次の①から④の自動車に3 .に規定する範囲の改造を行ったもの（①又は②の自動車を基本として一部の装置を変更して製作される自動車に3 .に規定する範囲の改造を行ったものを含む。）であって当該自動車の改造前の車枠及び車体（以下「車枠等」という。）が2分の1以上連続して残されたものをいう。ただし、車枠等を切断し軸距を短縮する改造を行う場合において、当該自動車の改造前の車枠等構成部分の2分の1以上が残されたものであることが、改造自動車の施工者等（ 以下「届出者」という。）から提出された車枠（車体）全体図により明らかなものは、「当該自動車の改造前の車枠及び車体が2分の1以上連続して残されたもの」とみなす。

①～④　（略）

(2) (1)の「①又は②の自動車を基本として一部の装置を変更して製作される自動車に3 . に規定する範囲の改造を行ったもの」とは、型式指定自動車又は新型届出自動車と同一として製作される自動車と車名及び型式が同一であるほか、型式指定自動車又は新型届出自動車が備えていた3 .(1)から(10)までに掲げる装置の2分の1以上が同一である自動車であって、使用過程にあるもの以外のものをいう。

(3) (1)の「改造前の車枠及び車体が2分の1以上連続して残されたもの」とは、車枠等構成部分における改造前の車枠等の上面及び側面からの投影面積に対し、改造後の自動車に残された車枠等の投影面積がそれぞれ2分の1以上連続して重複するものをいう。

なお、(1)ただし書きの「改造前の車枠等の構成部分の2分の1以上が残されたもの」とは、車枠等構成部分における改造前の車枠等の上面及び側面からの投影面積に対し、改造後の自動車に残された車枠等の投影面積がそれぞれ2分の1以上重複するものをいう。

また、「車枠等構成部分」とは①の部分をいい、「改造前」とは②の状態とし、「投影面積」は③の面積とする。

① 車枠等構成部分とは、次のア、イ又はウの部分をいう。

ア 車枠（フレーム）を有する自動車にあっては、当該フレーム構成部分（車枠の主要部分（メインフレーム）が明らかなものにあっては当該主要部）

イ モノコック構造の車体を有する自動車にあっては、ルーフ、アンダーフロア及びサイドパネル等の当該車体構成部分

ウ 車枠及びモノコック構造の車体を有する自動車にあっては、ア及びイの当該構成部分

② 改造前とは、次のア～エに掲げる状態の当該自動車の車枠等をいう。

ア （1）①の自動車にあっては、型式について指定を受けた状態

イ （1）②の自動車にあっては、新型届出による取扱いを受けた状態

ウ （1）③の自動車にあっては、輸入自動車特別取扱を受けた状態

エ （1）④の自動車にあっては、規程2-13（2）の申請を行った状態

③ 投影面積とは、自動車を水平かつ平坦な面（以下「基準面」という。）に置いた状態における次のア及びイの①に示した車枠等構成部分の面積とする。

ア 基準面へ投影した面積

イ 車両中心線を含む鉛直面に対して平行で、車枠等の外側に接する鉛直面へ投影した面積

３．～６．（略）

７．書面審査

(1) （略）

(2) ２．(2)の改造自動車の場合に限り、車名及び型式のほか、型式指定自動車又は新型届出自動車として備えていた3．(1)から(10)までに掲げる装置の2分の1以上が同一であることを次に掲げる書面により確認するものとする。

・譲渡証明書（写し）

・改造した範囲及びその実施者を記載した自動車製作者からの書面

・改造概要等説明書（第2号様式）

８．～１０－２ （略）

別表3

提出書面	審査内容	能力強度等の基準	計算書・検討書等の省略	備考
(略)	(略)	(略)	(略)	(略)
5. 添付資料	改造内容に応じた資料(届出書を参照)が添付されていることを審査する			
(略)	(略)	(略)	(略)	(略)
⑪走行装置強度検討書	強度検討が適切であり、十分な強度が確保されていることを確認する。	強度計算における自動車に負荷される荷重は、社団法人自動車技術会が定めた自動車負荷計算基準に基づくものとする。なお、当該部品に構造上負荷される荷重が定まった数値以上にならないことが計算等で明らかな場合にあっては、自動車製作者が定める許容限度荷重及び当該部品の構造上において負荷される荷重のうち最大のものであってもよい。強度検討は、曲げ応力及びせん断力を検討し、次の安全率以上であるものとする。 破壊安全率・・・1 .6	(略)	

		降伏安全率・・・1 .3		
(略)	(略)	(略)		
⑭緩衝装置 強度検討書	(略)	⑪に同じ		
(略)	(略)	(略)	(略)	(略)

第4 章　新規検査及び予備検査

4 －15 トラック・バスの制動装置

4 －15－1

自動車（4 －16から4 －19までに規定する自動車を除く。）には、走行中の自動車が確実かつ安全に減速及び停止を行うことができ、かつ、平坦な舗装路面等で確実に当該自動車を停止状態に保持できるものとして、制動性能に関し、4 －15 －2 の基準に適合する独立に作用する2系統以上の制動装置を備えなければならない。ただし、最高速度25km/h未満の自動車にあつては、4 －15－2の基準に適合する1系統の制動装置を備えればよい。（保安基準第12条第1項関係）

4 －15－2　性能要件

4 －15－2 －1 ～4 －15－2 －2 （略）

4 －15－2 －3　書面等による審査

(1) 略

(2) 制動装置は、細目告示別添10「トラック及びバスの制動装置の技術基準」及び細目告示別添11「アンチロックブレーキシステムの技術基準」に定める基準に適合するものでなければならない。

ただし、細目告示別添11「アンチロックブレーキシステムの技術基準」に定める基準は、4－15－2 －3 (3)④に規定する自動車以外の自動車に備える制動装置には適用しない。

また、車両総重量3.5t以下の自動車に備える制動装置であって、4 －16－2 の基準に適合するものは、細目告示別添10「トラック及びバスの制動装置の技術基準」に適合するものとして取り扱う。この場合において、細目告示別添12「乗用車の制動装置の技術基準」3.2.24.中、「自動車は、別紙8 A.の技術的な要件を満たす横滑り防止装置（ESC）を備えなければならない。」とあるのは「2.22.に適合する横滑り防止装置（ESC）を備えた車両は、別紙8 A.の技術的な要件を満たすものとする。」、同別添3.2.26.中、「自動車は、別紙8B.の技術的な要件を満たすブレーキアシストシステム(BAS)を備えなければならない。」とあるのは「2.32.に適合するブレーキアシストシステム（BAS）を備えた車両は、別紙8 B.の技術的な要件を満たすものとする。」と、読み替えるものとする。（細目告示第93条第2項関係）

(3) 略

(4) 貨物の運送の用に供する普通自動車（第五輪荷重を有する牽引自動車及び被牽引自動車を除く。）であって車両総重量が8tを超えるもの及び貨物の運送の用に供する普通自動車（第五輪荷重を有する牽引自動車に限る。）であって車両総重量が13tを超えるものに備える制動装置は、細目告示別添113「衝突被害軽減制動制御装置の技術基準」に定める基準に適合するものでなければならない。

(5) 指定自動車等（4 －15に規定する自動車に限る。）に備えられている制動装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた制動装置であって、その機能を損なうおそれのある損傷のないものは、(2)及び(4)の基準に適合するものとする。

この場合において、指定自動車等であって、制動装置について別添1 「改造自動車審査要領」3 ． (6)に該当する改造がなされていない場合は、同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられているものとみなす。なお、この場合の「改造

がなされていない」ものとは、制動装置の機構、部品等について自動車の型式等の認証を受けた状態と比較し、制動方式以外の一部が変更された場合を示し、性能等に与える影響が大きいものを除く。また、別添1「改造自動車審査要領」別表1(6)の「改造の内容及び改造の事例の留意すべき事項」欄記載の内容により制動装置の一部を変更したものは性能等に与える影響が大きいものに該当しない。

4 －15－4　適用関係の整理

(1)～（6）略

(7) 貨物の運送の用に供する自動車であって次に掲げる自動車については、4 －15－11(従前規定の適用⑦)の規定を適用する。（前方障害物との衝突による被害を軽減することができる装置を備えるものを除く。）（適用関係告示第9条第18項、19項、20項、21項関係）

① 平成24年4月1日以降に製作された普通自動車（第五輪荷重を有する牽引自動車及び被牽引自動車を除く。）であって車両総重量が8tを超え20t以下の自動車

② 平成29年8月31日以前に製作された普通自動車（第五輪荷重を有する牽引自動車及び被牽引自動車を除く。）であって車両総重量が22tを超える自動車（平成26年11月1日以降に型式指定を受けた自動車、新型届出及び輸入自動車特別取扱を受けた自動車を除く。

③ 平成30年8月31日以前に製作された普通自動車（第五輪荷重を有する牽引自動車に限る。）であって車両総重量が13tを超える自動車（平成26年11月1日以降に型式指定を受けた自動車、新型届出及び輸入自動車特別取扱を受けた自動車を除く。）

④ 平成30年10月31日以前に製作された普通自動車（第五輪荷重を有する牽引自動車及び被牽引自動車を除く。）であって車両総重量が20tを超え22t以下の自動車（平成28年11月1日以降に型式指定を受けた自動車、新型届出及び輸入自動車特別取扱を受けた自動車を除く。）

4 －15－5 ～4 －15－9 －2 －2 （略）

4 －15－9 －2 －3　書面等による審査

制動装置は、次の基準に適合するものでなければならない。

(1)～(2) (略)

(3) 指定自動車等（4 －15－9 に規定する自動車に限る。）に備えられた制動装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた制動装置であって、その機能を損なうおそれのある損傷のないものは、(1)の基準に適合するものとする。この場合において、指定自動車等であって、制動装置について別添1「改造自動車審査要領」3 .(6)に該当する改造がなされていないものは、同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられているものとみなす。なお、この場合の「改造がなされていない」ものとは、制動装置の機構、部品等について自動車の型式等の認証を受けた状態と比較し、制動方式以外の一部が変更された場合を示し、性能等に与える影響が大きいものを除く。また、別添1「改造自動車審査要領」別表1(6)の「改造の内容及び改造の事例の留意すべき事項」欄記載の内容により制動装置の一部を変更したものは性能等に与える影響が大きいものに該当しない。

4 －15－10（略）

4 －15－11 従前規定の適用⑦

①から④までに掲げる貨物の運送の用に供する自動車については、次の基準に適合するものであればよい。（前方障害物との衝突による被害を軽減することができる装置を備えるものを除く。）（適用関係告示第9条第18項、19項、20項、21項関係）

① 普通自動車（第五輪荷重を有する牽引自動車及び被牽引自動車を除く。）であって車両総重量が8tを超え20t以下の自

動車

② 平成29年8月31日以前に製作された普通自動車（第五輪荷重を有する牽引自動車及び被牽引自動車を除く。）であって車両総重量が22tを超える自動車（平成26年11月1日以降に型式指定を受けた自動車、新型届出及び輸入自動車特別取扱を受けた自動車を除く。）

③ 平成30年8月31日以前に製作された普通自動車（第五輪荷重を有する牽引自動車に限る。）であって車両総重量が13tを超える自動車（平成26年11月1日以降に型式指定を受けた自動車、新型届出及び輸入自動車特別取扱を受けた自動車を除く。）

④ 平成30年10月31日以前に製作された普通自動車（第五輪荷重を有する牽引自動車及び被牽引自動車を除く。）であって車両総重量が20tを超え22t以下の自動車（平成28年11月1日以降に型式指定を受けた自動車、新型届出及び輸入自動車特別取扱を受けた自動車を除く。）

4 －15－11－1　装備要件

自動車（4－16から4 －19までに規定する自動車を除く。）には、走行中の自動車が確実かつ安全に減速及び停止を行うことができ、かつ、平坦な舗装路面等で確実に当該自動車を停止状態に保持できるものとして、制動性能に関し、4 －15－11－2の基準に適合する独立に作用する2系統以上の制動装置を備えなければならない。ただし、最高速度25km/h未満の自動車にあっては、4 －15－11－2 の基準に適合する1系統の制動装置を備えればよい。

4 －15－11－2　性能要件

4 －15－11－2 －1　テスタ等による審査

(1) 制動装置は、走行中の自動車の減速及び停止、停止中の自動車の停止状態の保持等に係る制動性能に関し、テスタ等その他適切な方法により審査したときに、(2)の基準に適合するものでなければならない。

(2) 制動装置は、ブレーキ・テスタを用いて①の状態で計測した制動力が②に掲げる基準に適合しなければならない。ただし、ブレーキ・テスタを用いて審査することが困難であるときに限り走行その他の適切な方法により審査し、②に掲げる基準の適合性を判断することができるものとする。

① 計測の条件

検査時車両状態とする。なお、車軸自動昇降装置付き自動車にあっては、車軸が上昇している状態についても計測するものとする。

② 計測値の判定

ア 自動車（被牽引自動車を除く。）の主制動装置にあっては、制動力の総和を検査時車両状態（注1）における自動車の重量で除した値が4.90N/kg以上（制動力の計量単位として「kgf」を用いる場合においては、制動力の総和が検査時車両状態における自動車の重量の50%以上）(注2)であり、かつ、後車輪にかかわる制動力の和を検査時車両状態における当該車軸の軸重で除した値が0.98N/kg以上（制動力の計量単位として「kgf」を用いる場合においては、制動力の和と検査時車両状態における当該車軸の軸重の10%以上）であること。ただし、降雨等の天候条件によりブレーキ・テスタのローラが濡れている場合には、4.90N/kgを3.92N/kgに、50%を40%にそれぞれ読み替えて適用する。

イ 最高速度が80km/h未満で、車両総重量が車両重量の1.25倍以下の自動車の主制動装置にあっては、アにかかわらず、制動力の総和を車両総重量で除した値が3.92N/kg以上（制動力の計量単位として「kgf」を用いる場合においては、制動力の総和が車両総重量の40%以上）(注2)であること。

ウ 被牽引自動車の主制動装置にあっては、制動力の和を検査時車両状態における当該車軸の軸重で除した値が4.90N/kg以上（制動力の計量単位として「kgf」を用いる場合においては、制動力の和が当該車軸の軸重の50%以上）(注3)であること。ただし、降雨等の天候条件によりブレーキ・テスタのローラが濡れている場合には、4.90N/kgを3.92N/kg

に、50％を40％にそれぞれ読み替えて適用する。

エ 主制動装置にあっては、左右の車輪の制動力の差を検査時車両状態(注1)における当該車軸の軸重で除した値が0.78N/kg以下（制動力の計量単位として「kgf」を用いる場合においては、制動力の差が検査時車両状態(注1)における当該車軸の軸重の8％以下）であること。

オ 主制動装置を除く制動装置（主制動装置を除く制動装置を2系統以上備える場合にはうち1系統。）にあっては、制動力の総和を検査時車両状態(注1)における自動車の重量で除した値が1.96N/kg以上（制動力の計量単位として「kgf」を用いる場合においては、制動力の総和が検査時車両状態(注1)における自動車の重量の20％以上）とし、当該装置を作動させて自動車を停止状態に保持した後において、なお、液圧、空気圧又は電気的作用を利用している制動装置は、この基準に適合しないものとする。

カ 4 －20－1 －1 (4)の被牽引自動車の制動装置にあっては、制動力の総和を検査時車両状態における自動車の重量で除した値が1.96N/kg以上（制動力の計量単位として「kgf」を用いる場合においては、制動力の総和が検査時車両状態における自動車の重量の20％以上）であること。

(注1)検査時車両状態における自動車の各軸重を計測することが困難な場合には、空車状態における前軸重に55kgを加えた値を検査時車両状態における自動車の前軸重とみなして差し支えない。

(注2)ブレーキ・テスタのローラ上で前車軸の全ての車輪がロックし、それ以上制動力を計測することが困難な場合には、その状態で制動力の総和に対し適合するとみなして差し支えない。

（注3）ブレーキ・テスタのローラ上で当該車軸のすべての車輪がロックし、それ以上の制動力を計測することが困難な場合には、その状態で当該車軸の軸重で除した値が4.90N/kg以上（制動力の計量単位として「kgf」を使用する場合においては、当該軸重の50％以上)とみなして差し支えない。

(3) ブレーキ・テスタを用いて(2)①の状態で計測した制動力が(2)②に掲げる基準に適合している制動装置は、次の基準に適合するものとする。

① 制動装置は、かじ取性能を損なわないで作用する構造及び性能を有するものであり、ブレーキの片ぎき等による横すべりをおこすものでないこと。

② 主制動装置（走行中の自動車の制動に常用する制動装置をいう。以下同じ。）は、すべての車輪を制動すること。この場合において、ブレーキ・ディスク、ブレーキ・ドラム等の制動力作用面が、ボルト、軸、歯車等の強固な部品により車輪と結合されている構造は、「車輪を制動する」とされるものとする。

4 －15－11－2 －2 視認等による審査

(1) 制動装置は、その性能を損なわないように、かつ、取付位置、取付方法等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、(2)の基準に適合するものでなければならない。

(2) 制動装置は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

① 独立に作用する2系統以上の制動装置を備えていること。この場合において、ブレーキ・ペダル又はブレーキ・レバーからホイール・シリンダ又はブレーキ・チャンバまで（ホイール・シリンダ又はブレーキ・チャンバを有しない系統の場合にあっては、ブレーキ・シューを直接作動させるカム軸等まで）の部分がそれぞれの系統ごとに独立している構造の制動装置は、「独立に作用する2系統以上の制動装置」であるものとする。

② 制動装置は、堅ろうで運行に十分耐え、かつ、振動、衝撃、接触等により損傷を生じないように取り付けられているものであり、次に掲げるものでないこと。

ア ブレーキ系統の配管又はブレーキ・ケーブル（配管又はブレーキ・ケーブルを保護するため、配管又はブレーキ・ケーブルに保護部材を巻きつける等の対策を施してある場合の保護部材は除く。）であって、ドラッグ・リンク、推進軸、

排気管、タイヤ等と接触しているもの又は走行中に接触した痕跡があるもの若しくは接触するおそれがあるもの

イ ブレーキ系統の配管又は接手部から、液漏れ又は空気漏れがあるもの

ウ ブレーキ・ロッド又はブレーキ・ケーブルに損傷があるもの又はその連結部に緩みがあるもの

エ ブレーキ・ロッド又はブレーキ系統の配管に溶接又は肉盛等の修理を行った部品（パイプを二重にして確実にろう付けした場合の銅製パイプを除く。）を使用しているもの

オ ブレーキ・ホース又はブレーキ・パイプに損傷があるもの

カ ブレーキ・ホースが著しくねじれて取り付けられているもの

キ ブレーキ・ペダルに遊びがないもの又は床面とのすきまがないもの

ク ブレーキ・レバーに遊びがないもの又は引き代のないもの

ケ ブレーキ・レバーのラチェットが確実に作動しないもの又は損傷しているもの

コ アからケに掲げるもののほか、堅ろうでないもの又は振動、衝撃、接触等により損傷を生じないように取り付けられていないもの

③ 液体の圧力により作動する主制動装置は、制動液の液量がリザーバ・タンクのふたを開けず容易に確認できる次に掲げるいずれかの構造を有するものであり、かつ、その配管から制動液が漏れることにより制動効果に支障が生じたときにその旨を運転者席の運転者に警報する装置を備えたものであること。

ア 制動液のリザーバ・タンクが透明又は半透明であるもの

イ 制動液の液面のレベルを確認できるゲージを備えたもの

ウ 制動液が減少した場合、運転者席の運転者に警報する液面低下警報装置を備えたもの

エ アからウに掲げるもののほか、制動液の液量がリザーバ・タンクのふたを開けず容易に確認できるもの

④ 空気圧力、真空圧力又は蓄積された液体の圧力により作動する主制動装置は、制動に十分な圧力を蓄積する能力を有するものであり、かつ、圧力の変化により制動効果に著しい支障を来すおそれが生じたときにその旨を運転者席の運転者に警報する装置を備えたものであること。

⑤ 走行中の自動車の制動に著しい支障を及ぼす車輪の回転運動の停止を有効に防止することができる装置を備えた自動車にあっては、電源投入時に警告を発し、かつ、その装置が正常に作動しないおそれが生じたときにその旨を運転者席の運転者に容易に判断できる警報を発する装置を備えたものであること。

4 －15－11－2 －3　書面等による審査

(1) 制動装置は、走行中の自動車の減速及び停止、停止中の自動車の停止状態の保持等に係る制動性能に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、(2)の基準に適合するものでなければならない。

(2) 制動装置は、細目告示別添10「トラック及びバスの制動装置の技術基準」及び細目告示別添11「アンチロックブレーキシステムの技術基準」に定める基準に適合するものでなければならない。

ただし、細目告示別添11「アンチロックブレーキシステムの技術基準」に定める基準は、4－15―11―2 －3 (3)④に規定する自動車以外の自動車に備える制動装置には適用しない。また、車両総重量3.5t以下の自動車に備える制動装置であって、4 －16－2 の基準に適合するものは、細目告示別添10「トラック及びバスの制動装置の技術基準」に適合するものとして取り扱う。この場合において、細目告示別添12「乗用車の制動装置の技術基準」3.2.24.中、「自動車は、別紙8 A.の技術的な要件を満たす横滑り防止装置（ESC）を備えなければならない。」とあるのは「2.22.に適合する横滑り防止装置（ESC）を備えた車両は、別紙8 A.の技術的な要件を満たすものとする。」と、同別添3.2.26.中、「自動車は、別紙8 B.の技術的な要件を満たすブレーキアシストシステム（BAS）を備えなければならない。」とあるのは「2.32.に適合するブレーキアシストシステム（BAS）を備えた車両は、別紙8 B.の技術的な要件を満たすものとする。」と、読み替え

るものとする。

(3) 書面その他適切な方法により審査したときに(2)に掲げる基準に適合している制動装置は、次の基準に適合するものとする。

① 主制動装置は、繰り返して制動を行った後においても、その制動効果に著しい支障を容易に生じないものであること。

② 主制動装置は、その配管等の一部が損傷した場合においても、その制動効果に著しい支障を容易に生じないものであること。

③ 主制動装置は、回転部分及びしゅう動部分の間のすき間を自動的に調整できるものであること。ただし、次に掲げる主制動装置にあっては、この限りでない。

ア 車両総重量3.5t以下の自動車（専ら乗用の用に供する自動車を除く。）の後車輪に備える主制動装置

イ 次に掲げる車両総重量が3.5tを超える12t以下の自動車（専ら乗用の用に供する自動車を除く。）に備える主制動装置

(ｱ 全ての車輪に動力を伝達できる構造（1軸への動力伝達を切り離すことができる構造を含む。）の動力伝達装置を備える自動車

(ｲ 前軸及び後軸のそれぞれ1 軸以上に動力を伝達できる構造（1軸への動力伝達を切り離すことができる構造を含む。）の動力伝達装置及び1個以上の動力伝達装置の差動機の作動を停止又は制限できる装置を備え、かつ、4分の1こう配の坂路を登坂する能力を有する自動車

ウ 次に掲げる車両総重量が12tを超える自動車（専ら乗用の用に供する自動車を除く。）に備える主制動装置

(ｱ) 全ての車輪に動力を伝達できる構造（1軸への動力伝達を切り離すことができる構造を含む。）の動力伝達装置を備える自動車

(ｲ) 半数以上の軸に動力を伝達できる構造の動力伝達装置及び1個以上の動力伝達装置の差動機の作動を停止又は制限できる装置を備え、かつ、4分の1こう配の坂路を登坂する能力を有する自動車

④ 専ら乗用の用に供する自動車であって車両総重量が12tを超えるもの（高速自動車国道等（高速自動車国道法（昭和32年法律第79号）第4条第1項に規定する道路及び道路法（昭和27年法律第180号）第48条の4第1項に規定する自動車専用道路をいう。以下同じ。）に係る路線以外の路線を定めて定期に運行する旅客自動車運送事業用自動車を除く。）及び車両総重量が7tを超える牽引自動車の主制動装置は、走行中の自動車の制動に著しい支障を及ぼす車輪の回転運動の停止を有効に防止することができる装置を備えたものであること。

⑤ 専ら乗用の用に供する自動車であって車両総重量が10tを超えるもの（高速自動車国道等に係る路線以外の路線を定めて定期に運行する旅客自動車運送事業用自動車を除く。）の補助制動装置は、連続して制動を行った後においても、その制動効果に著しい支障を容易に生じないものであること。

(4) 指定自動車等（4 －15－11に規定する自動車に限る。）に備えられている制動装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた制動装置であって、その機能を損なうおそれのある損傷のないものは、(2)の基準に適合するものとする。この場合において、指定自動車等であって、制動装置について別添1「改造自動車審査要領」3 .(6)に該当する改造がなされていない場合は、同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられているものとみなす。なお、この場合の「改造がなされていない」ものとは、制動装置の機構、部品等について自動車の型式等の認証を受けた状態と比較し、制動方式以外の一部が変更された場合を示し、性能等に与える影響が大きいものを除く。また、別添1 「改造自動車審査要領」別表1(6)の「改造の内容及び改造の事例の留意すべき事項」欄記載の内容により制動装置の一部を変更したものは性能等に与える影響が大きいものに該当しない。

4 －25 電気装置

4 －25－1 性能要件

4 －25－1 －1　視認等による審査

(1) ～（4）（略）

4 －25－1 －2　書面等による審査

(1) ～(2)（略）

(3) 2 －14－1 ただし書の規定により、破壊試験を行うことが著しく困難であると認める装置は、(1)の基準にかかわらず、次に掲げるものであればよい。なお、細目告示別添111「電気自動車、電気式ハイブリッド自動車及び燃料電池自動車の衝突後の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」において、破壊試験の対象にならない自動車に備える装置については、当該別添により取り扱うものとする。（保安基準第17条の2第3 項関係、細目告示第99条第4項関係）

① 駆動用蓄電池パック（地上面からの高さが800mmを超える位置に取り付けられた駆動用蓄電池パックを除く。）が次に掲げる位置にあり、かつ、自動車の振動、衝撃等により移動し、又は損傷することがないよう確実に取り付けられているもの（細目告示第99条第4項第1号）

ア 細目告示別添111「電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車の衝突後及び燃料電池車の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」のフルラップ前面衝突に関する要件又は協定規則第94号第2改訂版補足第2改訂版の技術的な要件が適用される自動車に備える駆動用蓄電池パックにあっては、その最前端部から車両前端までの車両中心線に平行な水平距離が420㎜以上の位置

イ 細目告示別添111「電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車及び燃料電池自動車の衝突後の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」の後面衝突に関する要件が適用される自動車に備える駆動用蓄電池パックにあっては、その最後端部から車両後端までの車両中心線に平行な水平距離が65mm以上の位置

ウ 協定規則第95号第3改訂版補足改訂版の技術的な要件が適用される自動車の駆動用蓄電池パックにあっては、その最外側からその位置における車両最外側までの水平距離が130mm以上の位置

(参考図)（略）

(4) 自動車（大型特殊自動車及び小型特殊自動車を除く。）の電気装置は、火花による乗車人員への障害等を生ずるおそれがなく、かつ、その発する電波が無線設備の機能に継続的かつ重大な障害を与えるおそれのないものとして、性能に関し書面その他適切な方法により審査したときに、協定規則第10号第4改訂版補足改訂版の技術的な要件（規則6.及び7.又は9.3.に限る。）に定める基準に適合するものであること。（保安基準第17条の2 第1項関係、細目告示第21条第1項関係、細目告示第99条第1項関係）

(5) 自動車（大型特殊自動車及び小型特殊自動車を除く。）の電気装置は、電波による影響により当該装置を備える自動車の制御に重大な障害を生ずるおそれのないものとして、性能に関し書面その他適切な方法により審査したときに、協定規則第10号第4改訂版補足改訂版の技術的な要件（規則6.及び7.又は9.3.に限る。）に定める基準に適合するものであること。（保安基準第17条の2第2項関係、細目告示第21条第2項関係、細目告示第99条第2項関係）

4 －25－2　欠番

4 －25－3　欠番

4 －25－4　適用関係の整理

(1)～（2）　（略）

(3) 次に掲げる自動車にあっては、4 －25－7 （従前規定の適用③）の規定を適用する。（適用関係告示第14条第3項関係）

① 平成24年6月30日以前に製作された自動車

② 平成24年6月30日以前に製作された自動車であって、自動車又はその部分の改造、装置の取付又は取り外しその他これらに類する行為（以下4 －25において改造等という。）により電気自動車等としたことにより、平成24年6月30日までに

初めて新規検査、予備検査又は構造等変更検査を受ける自動車

③　②により4－25－7の規定が適用された自動車

(4) 次に掲げる自動車にあっては、4－25－8（従前規定の適用④）の規定を適用する。

（適用関係告示第14条第4項、第5項及び第6項関係）

①　平成24年7月1日から平成26年6月22日までに製作された自動車

②　平成26年6月23日から平成28年6月22日までの間に製作された自動車(平成26年6月23日以降に指定を受けた型式指定自動車を除く。)

③　平成26年6月22日以前に製作された自動車であって、改造等により電気自動車等としたことにより、平成24年7月1日から平成26年6月22日までに初めて新規検査、予備検査又は構造等変更検査を受ける自動車

④　③により4－25－8の規定が適用された自動車

(5) 次に掲げる自動車にあっては4－25－9（従前規定の適用⑤）の規定を適用する。（適用関係告示第14条第7項、第8項及び第9項関係）

①　改造等により電気自動車等としたことにより平成26年6月23日以降新規検査、予備検査又は構造等変更検査を受ける自動車

②　①により4－25－9の規定が適用された自動車

③　平成26年6月23日（平成26年6月23日以降に指定を受けた型式指定自動車以外の自動車にあっては平成28年6月23日）から平成28年7月31日までに製作された自動車

④　平成28年8月1日以降に製作された自動車であって、次に掲げる自動車

ア 平成28年7月31日以前に届出された輸入自動車特別取扱自動車であり、かつ、平成28年8月1日以降に電波障害防止に係る性能に変更のない自動車

イ 指定自動車等であって、電波障害防止に係る性能について変更があるもの

ウ 指定自動車等以外の自動車

エ 平成28年10月27日以前に製作された自動車（平成28年8月1日以降に指定を受けた型式指定自動車であって、外部電源に接続して駆動用蓄電池を充電する機能を有するものを除く。）

ォ 平成28年10月28日以降に製作された自動車（外部電源に接続して駆動用蓄電池を充電する機能を有するものを除く。）

4 －25－5　～4 －25－6　（略）

4 －25－7　従前規定の適用③

次に掲げる自動車については、次の基準に適合するものであればよい。（適用関係告示第14条第3項関係）

①　平成24年6月30日以前に製作された自動車

②　平成24年6月30日以前に製作された自動車であって、改造等により電気自動車等としたことにより、平成24 年6月30日までに初めて新規検査、予備検査又は構造等変更検査を受ける自動車

③　②により4－25－7の規定が適用された自動車

4 －25－7 －1　（略）

4 －25－8　従前規定の適用④

次に掲げる自動車については、次の基準に適合するものであればよい。（適用関係告示第14条第4項、第5項及び第6項関係）

①　平成24年7月1日から平成26年6月22日までに製作された自動車

②　平成26年6月23日から平成28年6月22日までの間に製作された自動車（平成26年6月23日以降に指定を受けた型式指定

自動車を除く。）

③　平成26年6月22日以前に製作された自動車であって、改造等により電気自動車等としたことにより、平成24年7月1日から平成26年6月22日までに初めて新規検査、予備検査又は構造等変更検査を受ける自動車

④　③により4 －25－8 の規定が適用された自動車

4 －25－8 －1　性能要件

4 －25－8 －1 －1　（略）

4 －25－8 －1 －2　書面等による審査

(1)～（2）　（略）

(3) 2 －14－1 ただし書の規定により、破壊試験を行うことが著しく困難であると認める装置は、(1)の基準にかかわらず、次に掲げるものであればよい。なお、細目告示別添111「電気自動車、電気式ハイブリッド自動車及び燃料電池自動車の衝突後の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」において、破壊試験の対象にならない自動車に備える装置については、当該別添により取り扱うものとする。

①　（略）

(参考図)　（略）

(4)　（略）

4 －25－9　従前規定の適用⑤

①から④に掲げる自動車については次の基準に適合するものであればよい。（適用関係告示第14条第7項及び第8項、第9項、第10項関係）

①　改造等により電気自動車等としたことにより平成26年6月23日以降新規検査、予備検査又は構造等変更検査を受ける自動車

②　①により4 －25－9 の規定が適用された自動車

③　平成26年6月23日（平成26年6月23日以降に指定を受けた型式指定自動車以外の自動車にあっては平成28年6月23日）から平成28年7月31日までに製作された自動車

④　平成28年8月1日以降に製作された自動車であって、次に掲げる自動車

ア 平成28年7月31日以前に届出された輸入自動車特別取扱自動車であり、かつ、平成28年8月1日以降に電波障害防止に係る性能に変更のない自動車

イ 指定自動車等であって、電波障害防止に係る性能について変更があるもの

ウ 指定自動車等以外の自動車

エ 平成28年10月27日以前に製作された自動車（平成28年8月1日以降に指定を受けた型式指定自動車であって、外部電源に接続して駆動用蓄電池を充電する機能を有するものを除く。）

ォ 平成28年10月28日以降に製作された自動車（外部電源に接続して駆動用蓄電池を充電する機能を有するものを除く。）

4 －25－9 －1　性能要件

4 －25－9 －1 －1　（略）

4 －25－9 －1 －2　書面等による審査

(1)～（2）　（略）

(3) 2 －14－1 ただし書の規定により、破壊試験を行うことが著しく困難であると認める装置は、(1)の基準にかかわらず、次に掲げるものであればよい。なお、細目告示別添111「電気自動車、電気式ハイブリッド自動車及び燃料電池自動車の衝突後の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」において、破壊試験の対象にならない自動車に備える装置につい

ては、当該別添により取り扱うものとする。

①　（略）

(参考図)（略）

4 －30 突入防止装置

4 －30－1　装備要件

自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車、大型特殊自動車（ポール・トレーラを除く。）小型特殊自動車並びに牽引自動車を除く。）の後面には、他の自動車が追突した場合に追突した自動車の車体前部が突入することを有効に防止することができるものとして、強度、形状等に関し、4 －30－2 の基準に適合する突入防止装置を備えなければならない。ただし、突入防止装置を備えた自動車と同
程度以上に他の自動車が追突した場合に追突した自動車の車体前部が突入することを防止することができる構造を有するものとして次に掲げる要件に適合する構造（車枠又は車体で構成されるものであって、他の自動車が追突した場合に追突した自動車の車体前部が突入することを突入防止装置と同程度以上に防止することができる構造部をいう。以下「車体後面の構造部」という。）を有する自動車にあっては、この限りでない。（保安基準第18条の2第3項関係、細目告示第24条第2項関係、細目告示第102条第2項関係）

(1) 車両総重量が7t以上の自動車にあっては、モノコック構造の車体の後面、セミトレーラの車枠の後面その他の車体後面の構造部が①から③までに掲げる要件に適合する平面部を有すること。

①車体後面の構造部における平面部の車両中心面に平行な鉛直面による断面の高さが100mm以上あって、その平面部の最外縁が後軸の車輪の最外側の内側100mmまでの間にあること。ただし、当該構造部が後車軸の幅を超える車体の構造部として構成されている場合は、当該平面部の幅が後車軸の幅を超える構造でもよい。

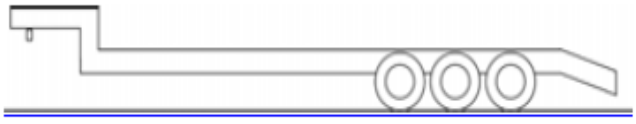
なお、この場合における断面の高さとは、車枠又は車体で構成されるものであって、他の自動車が追突した場合に、追突した自動車の車体前部が突入することを突入防止装置と同程度以上に防止できる構造部全体としての断面の高さをいう。また、車両後部に貨物を積卸しするための昇降装置（道板を兼ねる後あおりを作動させる装置等を含む）を取り付けるため、構造部に切り欠きが設けられる場合又は分割される場合で、一部の断面の高さが100㎜以上確保できないものにあっては、4 －3 0 －3 ②カを適用させる。（以下本規程において同じ。）

②～③　（略）

（例）

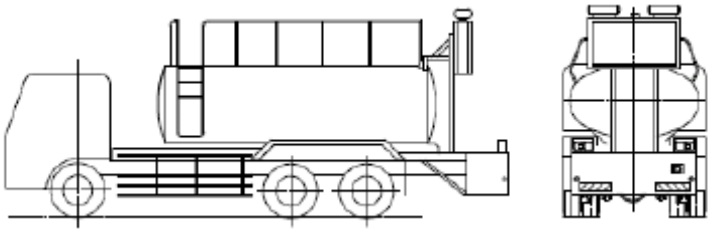
モノコック構造の車体を有する自動車の例

セミトレーラの例

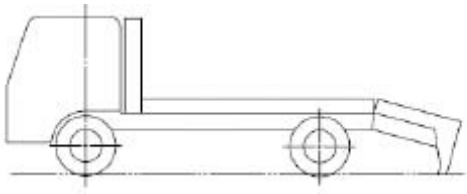


その他の車体後面の構造部を有する例

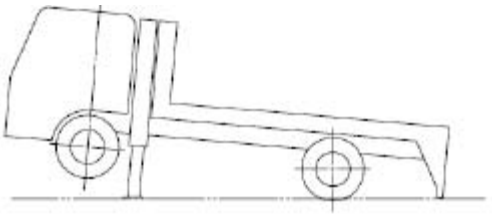
（道路維持作業用自動車であって追突の衝撃を緩和する装置を備えた自動車）



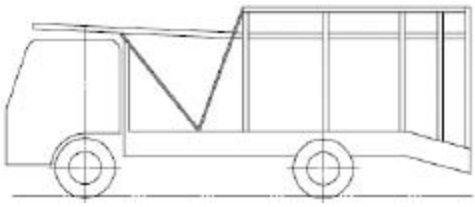
（重機及び自動車等を積載するために、荷台の後面がスロープ状になり、突入防止装置を備えることができない自動車）



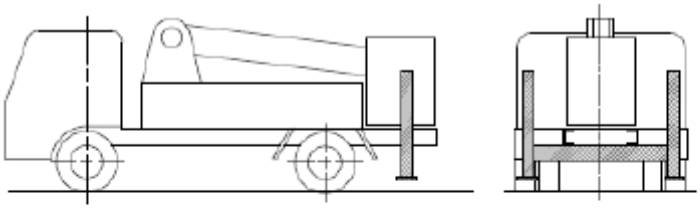
（重機及び自動車等の積載を容易にするために、アウトリガにより自動車の前側を持ち上げ、車体後面部分が接地する構造により、突入防止装置を備えることができない自動車）

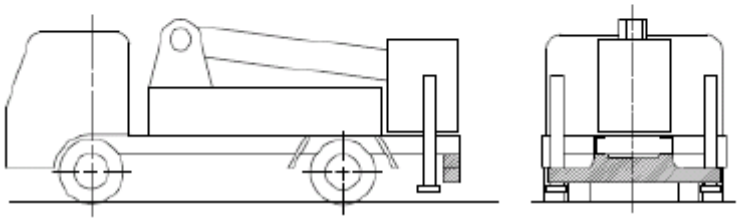


（自動車を積載する自動車であって、低床荷台のために突入防止装置を備えるスペースが無いもの）



（後部に備えるアウトリガ又はカウンターウェイト等により、突入防止装置を備えることができない自動車）





(2) 車両総重量が7t未満の自動車にあっては、リヤリフトゲート後面、塵芥車の荷箱後面その他の車体後面の構造部（（1）の例を含む。）が①から③までに掲げる要件に適合するものであること。

① 車体後面の構造部が当該自動車の幅の60％以上（最後部の車軸中心から車体の後面までの水平距離が1,500mm以下のものは、当該自動車の車枠後端の幅以上。）であること。

② 車体後面の構造部における下縁の高さが、空車状態において地上550mm以下であること。ただし、次に掲げる場合はこの限りでない。

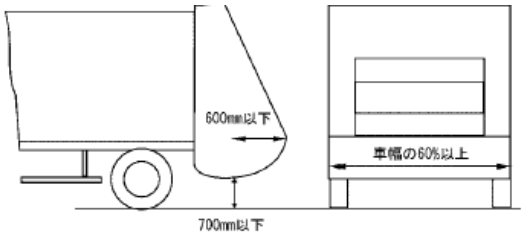
ア 最後部の車軸中心から車体の後面までの水平距離が1,500mm以下の自動車にあっては、下縁の高さが地上600mm以下の場合

イ 車両総重量が3.5t以下の自動車にあっては、下縁の高さが地上700mm以下の場合

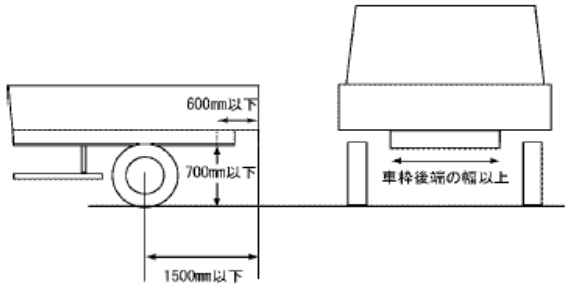
③ 車体後面の構造部における平面部と空車状態において地上1,500mm以下にある当該自動車の他の部分の後端との水平距離が450mm以下（車両総重量が3.5t以下の自動車にあっては、600mm以下。）であること。

（例）

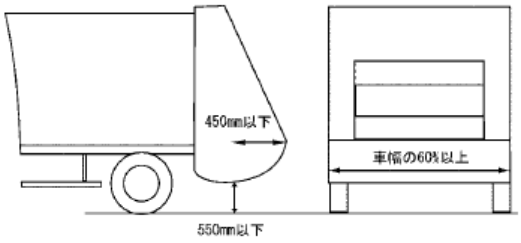
車両総重量3.5t以下（リヤオーバーハングが1,500mm超）



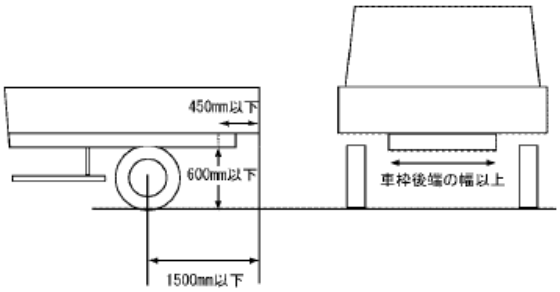
車両総重量3.5t以下（リヤオーバーハングが1,500mm以下）



車両総重量3.5t超7t未満（リヤオーバーハングが1,500mm超）



車両総重量3.5t超7t未満（リヤオーバーハングが1,500mm以下）



(1)～（2） （略）

（例）（略）

4 －30－2 性能要件

4 －30－2 －1 視認等による審査

(1) 突入防止装置は、強度、形状等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。（細目告示第24条第1項関係、細目告示第102条第1項関係）

① 4 －30－2 －2 ②に規定する突入防止装置は、突入防止装置の平面部の車両中心面に平行な鉛直面による断面の高さが100mm以上であること。

② 取り付けが確実であって、腐食等がなく、堅ろうで運行に十分耐えるものであること。

③ 外側端部が後方に曲がっていない、又は鋭利な突起を有しない等歩行者に接触した場合において、歩行者に傷害を与えるおそれのないものであること。

4 －30－2 －2　書面等による審査

自動車の後面に備える突入防止装置は、強度、形状等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、次に掲げる基準にそれぞれ適合するものでなければならない。この場合において、指定自動車等に備えられている突入防止装置若しくはこれに準ずる性能を有する突入防止装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置若しくはそれより後方に備えられた突入防止装置、法第75条の2第1項の規定に基づく装置の指定を受けた突入防止装置又は国土交通大臣が認める識別記号が付されている突入防止装置であってその機能を損なうおそれのある損傷のないものは、この基準に適合するものとする。

（細目告示第24条第1項第2号関係、細目告示第102条第1項第1号関係）

① 自動車（貨物の運送の用に供する自動車にあっては、車両総重量が3.5t以下のものに限る。）に備える突入防止装置は、協定規則第58号の技術的な要件（同規則第2改訂版補足改訂版の規則2.に限る。）に定める基準に適合すること。

② ①に規定する自動車以外の自動車に備える突入防止装置は、協定規則第58号の技術的な要件（同規則第2改訂版補足改訂版の規則7.に限る。）に定める基準に適合するものでなければならない。ただし、突入を防止する構造装置が協定規則第58号の技術的な要件（同規則第2改訂版補足改訂版の規則25.に限る。）に定める基準（同規則第2改訂版補足改訂版25.6.の規定中「2m」とあるのは「1.5m」と読み替えるものとする。）に適合する場合にあっては、この限りでない。また、協定規則第58号の技術的な要件（同規則第2改訂版補足改訂版の規則7.及び25.に限る。）に適合することが明らかである強度検討書の提示があり、当該検討書と提示された自動車に備えられている突入防止装置の構造装置が同一である場合は、協定規則第58号の技術的な要件（同規則第2改訂版補足改訂版の規則7.及び25.に限る。）に適合するものとする。

③ 指定自動車等に備えている突入防止装置又は法第75条の2第1項の規定に基づく装置の指定を受けた突入防止装置であって、以下すべてに該当する「スペーサ」を取り付けたものは、他の自動車が追突した場合に追突した自動車の車体前部が突入することを有効に防止することができるものとする。

ア 自動車を横から見た際、突入防止装置のクロスメンバとステーの間にスペーサを取り付けることにより、指定自動車等の突入防止装置の取付位置を水平かつ後方に移動させるもの。

イ 車両中心線に平行なスペーサの長さが250㎜以下のもの。

ウ スペーサはスチール製であり、かつ、使用する部材の断面は3.2㎜以上、両端のプレート部（ステー、突入防止装置のクロスメンバに取り付ける部分）は4.5㎜以上のものであること。

エ スペーサの構成部品は強固に溶接されていること。

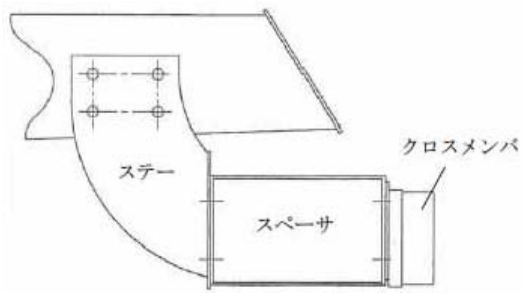
ォ 車両中心面に垂直な位置から見たスペーサ本体の断面は縦150㎜以上、横125㎜以上の寸法を有すること。

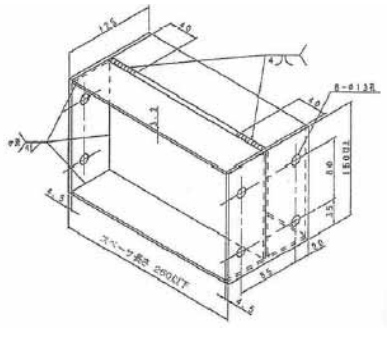
カ スペーサの断面形状は「コの字型スチール材」を背中合わせに接合し、更に両端に取付のためのプレート部を接合したものであること。

キ 両端のプレート部は、縦150㎜以上、横125㎜以上の寸法を有すること。

ク 突入防止装置のボルト位置に変更が無いこと。

(例)





4 －30－3　取付要件（視認等による審査）

突入防止装置は、その性能を損なわないように、かつ、取付位置、取付方法等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するように取り付けられなければならない。（保安基準第18条の2第4項関係、細目告示第24条第3項関係、細目告示第102条第3項関係）

① 自動車（貨物の運送の用に供する自動車にあっては、車両総重量が3.5t以下のものに限る。）に備える突入防止装置は、次に掲げる基準に適合すること。ただし、除雪に使用される自動車に備える突入防止装置であって、その自動車の構造上取り付けることができないものにあっては、次に掲げる基準を可能な限り満たすように突入防止装置を取り付ければよいものとする。

ア 突入防止装置は、構造部の平面部の車両中心面に平行な鉛直面による断面の最外縁が後軸の車輪の最外側の内側100mmまでの間にあること。ただし、当該装置が後車軸の幅を超える車体の構造部として構成されている場合は、突入防止装置の幅が後車軸の幅を超えることができる。

イ 構造部の平面部に隙間がある場合においては、その隙間の長さの合計が200㎜を超えないこと。

ウ 突入防止装置は、空車状態においてその下縁の高さが地上550mm以下となるように取り付けられていること。

エ 突入防止装置は、その平面部と空車状態において当該自動車の他の部分の後端との水平距離が450mm以下となるように取り付けられていること。ただし、労働安全衛生法施行令（昭和47年政令第318号）第1条第1 項第8号に規定する移動式クレーンに備える突入防止装置にあっては、車体後面の構造部の平面部と空車状態において地上2,000mm以下にある当該自動車の他の部分の後端との水平距離が450mm以下となるように取り付けられていればよい。

オ 突入防止装置は、振動、衝撃等によりゆるみ等を生じないように確実に取り付けられていること。

② ①に規定する自動車以外の自動車に備える突入防止装置は、次に掲げる基準に適合すること。

ア 突入防止装置は、空車状態においてその下縁の全ての位置の高さが地上550mm以下となるように取り付けられていること。

イ 突入防止装置は、その平面部が車両中心面に直交する鉛直面上で車両中心面に対して対称の位置に取り付けられていること。

ウ 突入防止装置は、その平面部の最外縁が後軸の車輪の最外側の内側100mmまでの間にあるよう取り付けられていること。ただし、当該装置が後車軸の幅を超える車体の構造部として構成されている場合は、突入防止装置の幅が後車軸の幅を超えることができる。

エ 突入防止装置は、その全ての平面部と空車状態において地上1,500mm以下にある当該自動車の他の部分の後端との水平距離が400mm以内であって取り付けることができる自動車の後端に近い位置となるよう取り付けられていること。

オ 突入防止装置は、振動、衝撃等によりゆるみ等を生じないように確実に取り付けられていること。

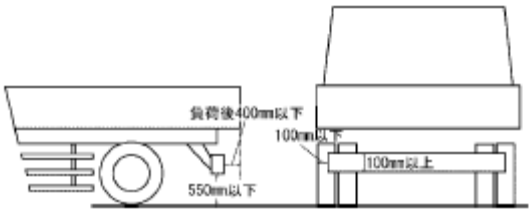
カ 車両後部に貨物を積卸しする昇降装置が取り付けられた自動車であって、昇降装置の支柱が可動するため突入防止装置を分割する場合には、次の基準を満たすこと。

（ア） 昇降装置の支柱が分割された突入防止装置を通過するために必要な当該支柱と突入防止装置との隙間は、25㎜未満であること。

（イ） 昇降装置の支柱の外側にある分割された突入防止装置について、車両中心面と直交する鉛直面による断面の有効面積が350㎠以上であること。ただし、幅が2,000㎜未満の自動車にあっては、この限りでない。

（例）

車両総重量3.5t超（指定自動車等）



4 －30－4　適用関係の整理

(1) 次に掲げる自動車については、4 －30－5 （従前規定の適用①）の規定を適用する。

①～③　(略)

④　平成27年7月25日以前に製作された自動車(貨物の運送の用に供する普通自動車及び車両総重量3.5tを超える小型自動車、ポールトレーラを除く。) (適用関係告示第17条第8項関係)

(2)～(5)　（略）

4 －30－5　従前規定の適用①

次に掲げる自動車については、次の基準に適合するものであればよい。

④　平成27年7月25日以前に製作された自動車(貨物の運送の用に供する普通自動車及び車両総重量3.5tを超える小型自動車、ポールトレーラを除く。) (適用関係告示第17条第8項関係)

4 －30－5 －1 ～4 －30－5 －3　（略）

4 －34 座 席

4 －34－1　性能要件

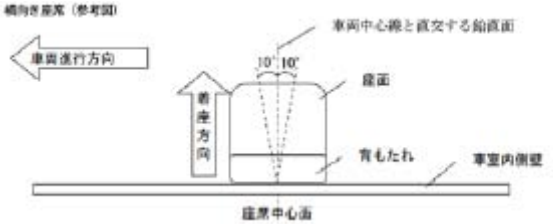
4 －34－1 －1　視認等による審査

(1) 座席は、安全に着席できるものとして、着席するに必要な空間及び当該座席の向きに関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するように設けられていなければならない。この場合において、座席の向きは次に定めるものとする。（保安基準第22条第1項関係、細目告示第28条第1項関係、細目告示第106条第1項関係）

ア 前向きに備える座席とは、運行中に使用する座席であって、車両中心線に平行な鉛直面と座席中心面（座席の中央部を含む鉛直面をいう。以下同じ。）との角度が左右10度以内となるよう車両の前方に向いているもの。

イ 後向きに備える座席とは、運行中に使用する座席であって、車両中心線に平行な鉛直面と座席中心面との角度が左右10度以内となるよう車両の後方に向いているもの。

ウ 横向きに備える座席とは、運行中に使用する座席であって、車両中心線に直交する鉛直面と座席中心面との角度が左右10度以内となるよう車両の側方に向いているもの。



①～②　（略）

③ 自動車に備える座席は、次に掲げる自動車に備える座席を除き、横向きに設けられたものでないこと。

ア 乗車定員10人以上の自動車（立席を有するものに限る。）

イ 車両総重量3.5tを超える貨物の運送の用に供する自動車

ウ 緊急自動車

エ 車体の形状が患者輸送車及びキャンピング車である自動車

オ 大型特殊自動車及び小型特殊自動車

カ 幼児専用車（幼児用座席は除く。）

キ 移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令（平成18年国土交通省令第111号）第1条第1項第13号に規定する福祉タクシー車両（乗車定員10人のものに限る。以下5 －34において単に「乗車定員10人の福祉タクシー車両」という。）

ク 乗車定員10人以上の自動車であって車両総重量10トンを超える自動車。（横向きに備えられた座席であって規則第80号の技術的な要件（同規則第3改訂版の規則7 .4 に限る）に適合するものに限る。）

④～⑤ （略）

(2)～（7） （略）

4 －34－1 －2 書面等による審査

(1) 次の表の左欄に掲げる①から⑧に規定する自動車の座席(座席取付装置を含む。)は、衝突等による衝撃を受けた場合において、乗車人員等から受ける荷重に十分耐えるものとして、構造等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、(1)表中の①から⑧に掲げる自動車の種別ごとに、備えられた座席の種類に応じた基準に適合するものでなければならない。この場合において、協定規則第17号第8改訂版補足改訂版の技術的な要件の規定については、当分の間、細目告示別添30「座席及び座席取付装置の技術基準」によることができる。ただし、次に掲げる座席にあっては、この限りでない。

ア～キ （略）

自動車の種別	座席の種別	座席ベルトの種別
① 専ら乗用の用に供する自動車であって、次に掲げるもの ア 乗車定員10人未満の自動車 イ 乗車定員10人以上の自動車であって､車両総重量が3.5t以下のもの（③に掲げるものを除く。）	運転者席その他の座席であって、前向きのもの（この表において「前向き座席」という。）	当該座席の乗車人員が、座席の前方に移動することを防止し、かつ、上半身を過度に前傾することを防止するための座席ベルト（この表において「第二種座席ベルト」という。）
	上欄に掲げる座席以外の座席	当該座席の乗車人員が、座席の前方に移動することを防止するための座席ベルト（第二種座席ベルトを除く。この表において「第一種座席ベルト」という。）又は第二種座席ベルト
② 専ら乗用の用に供する自動車であって、乗車定員10人以上のもの（①イ及び③に掲げるものを除く。	前向き座席（4－36－11－1 (2)アの基準に適合するものを除く。）	第二種座席ベルト
	上欄に掲げる座席以外の座席	第一種座席ベルト又は第二種座席ベルト
③ 専ら乗用の用に供する自動車であって、乗車定員10人以上のも	運転者席及びこれと並列の座席	第一種座席ベルト又は第二種座席ベルト

の（高速道路等において運行しないものに限る。）		
④ 貨物の運送の用に供する自動車であって、車両総重量が3.5t以下のもの	前向き座席のうち、運転者席及びこれと並列の座席並びに自動車の側面に隣接する座席（4－36－11－1 (2)イの基準に適合するものを除く。）	第二種座席ベルト
	上欄に掲げる座席以外の座席	第一種座席ベルト又は第二種座席ベルト
⑤ 貨物の運送の用に供する自動車であって、車両総重量が3.5tを超えるもの	前向き座席のうち、運転者席及びこれと並列の座席（4－36－11－1 (2)イの基準に適合するものを除く。）	第二種座席ベルト
	上欄に掲げる座席以外の座席	第一種座席ベルト又は第二種座席ベルト

(2) 次に掲げる座席及び座席取付装置であって、その強度を損なうおそれのある損傷のないもの及び乗車人員の頭部等に傷害を与えるおそれのある損傷のないものは、(1)の基準に適合するものとする。

① 指定自動車等に備えられている座席及び座席取付装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた座席及び座席取付装置

② 法第75条の2第1項の規定に基づく型式の指定を受けた座席及び座席取付装置又はこれに準ずる性能を有する座席及び座席取付装置

(3) 次に掲げるものは（2）②に定める「これに準ずる性能を有する座席及び座席取付装置」とする。

① 専ら乗用の用に供する自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、最高速度20km/h未満の自動車及び②の自動車を除く。）及び貨物の運送の用に供する自動車（最高速度20km/h未満の自動車を除く。）の座席及び当該座席の取付装置であって、協定規則第17号第8改訂版補足改訂版5.2.4.の規定にかかわらず、座席後部の内部構造物が衝撃を吸収する部材で覆われているものであって、手で触った際に乗員の傷害の危険が増すような鋭利な突起等がないもの、同要件5.16.及び6.3.の規定にかかわらず、「道路運送車両の保安基準に係る技術基準について（依命通達）」の一部改正について（平成14年8月30日付国自技第180号、国自審第631号、国自整第100号）による改正前の「「道路運送車両の保安基準に係る技術基準について（依命通達）」別添22「座席及び座席取付装置の技術基準」」に適合するもの。

② 専ら乗用の用に供する乗車定員11人以上の自動車（高速道路等において運行しないものを除く。）及び専ら乗用の用に供する乗車定員10人の自動車の座席及び当該座席の取付装置であって、協定規則第17号第8改訂版補足改訂版5.2.4.の規定、協定規則第80号第3改訂版付録1（1.2.に限る。）及び付録5（1.3.3.に限る。)の規定にかかわらず、座席後部の内部構造物が衝撃を吸収する部材で覆われているものであって、手で触った際に乗員の傷害の危険が増すような鋭利な突起等がないもの。

③ 米国連邦自動車安全基準第207号に適合する装置（4 －34－1 －2 (1)④の自動車を除く。）

4 －34－2　欠番

4 －34－3　欠番

4 －34－4　適用関係の整理

(1)～（7） （略）

(8) 平成29年7月25日以前に製作された自動車（平成26年7月26日以降に型式指定を受けた自動車、新型届出 及び輸入自動車特別取扱を受けた自動車を除く。）については、4 －34－12(従前規定の適用⑧)の規定を適用する。(適用関係告示第19条第7項関係)

4 －34－5 ～4 －34－11 （略）

4 －34－12 従前規定の適用⑧

平成29年7月25日以前に製作された自動車（平成26年7月26日以降に型式指定を受けた自動車、新型届出及び輸入自動車特別取扱を受けた自動車を除く。）については、次の基準に適合するものであればよい。(適用関係告示第19条第7項関係)

4 －34－12 性能要件

4 －34－12－1 視認等による審査

(1) 座席は、安全に着席できるものとして、着席するに必要な空間及び当該座席の向きに関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するように設けられていなければならない。この場合において、座席の向きは次に定めるものとする。

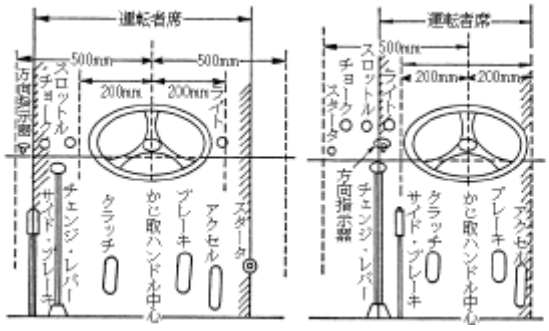
ア 前向きに備える座席とは、車両中心線に平行な鉛直面と座席中心線との角度が左右10度以内となるよう車両の前方に向いているもの。

イ 後向きに備える座席とは、車両中心線に平行な鉛直面と座席中心線との角度が左右10度以内となるよう車両の後方に向いているもの。

ウ 横向きに備える座席とは、上記ア及びイ以外のもの。

① 自動車の運転者席の幅は、4 －12－1 （1）に掲げる装置（乗車人員、積載物品等により操作を妨げられない装置を除く。）のうち最外側のものまでの範囲とする。この場合においてその最小範囲は、かじ取ハンドルの中心から左右それぞれ200mmまでとする。

(図)



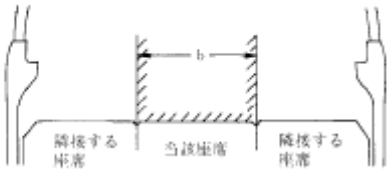
② 自動車の運転者以外の者の用に供する座席（またがり式の座席及び幼児専用車の幼児用座席を除く。）は、1人につき、幅400mm以上の着席するに必要な空間を有すること。この場合において、次に掲げるものはこの基準に適合しないものとする。

ア 3席以上連続した座席のうち両端の座席以外の座席であってその幅が400mm未満のもの

イ 3席以上連続した座席のうち両端の座席以外の座席であって当該座席に隣接する座席に着席するために必要な空間以外の空間に幅が400mm以上となる空間を車室内に有しないもの

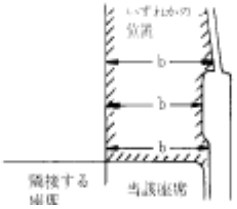
ウ 3席以上連続した座席のうち両端の座席であって当該座席に隣接する座席に着席するために必要な空間以外の空間のうち当該座席面の上方のいずれの位置においても車室内に幅400mm以上となる空間を有しないもの

（例） (1) 3席以上連続した座席のうち両端の座席以外の座席であってその幅が400mm未満のもの又は当該座席に隣接する座席に着席するために必要な空間以外の空間の幅



(2)3席以上連続した座席のうち両端の座席であって当該座席に隣接する座席に着席するために必要な空間以外の空間の幅

b:空間の幅



③ 自動車に備える座席は、前向き又は後向きに設けられたものであること。ただし、次に掲げる自動車に備える座席は除く。

ア 乗車定員10人以上の自動車

イ 車両総重量3.5tを超える貨物の運送の用に供する自動車

ウ 緊急自動車

エ 車体の形状が患者輸送車及びキャンピング車である自動車

オ 大型特殊自動車及び小型特殊自動車

④ 幼児専用車の幼児用座席は、前向きに設けられたものであること。

⑤ 座席には、その前方の座席、隔壁等と次に掲げる長さ（前方の座席が当該座席と向かい合っているものにあっては、その2倍の長さとする。）以上の間げきを有すること。

ア 乗車定員11人以上の自動車（緊急自動車を除く。）の座席（幼児専用車の幼児用座席を除く。）200mm

イ 幼児専用車の幼児用座席150mm

(2) 自動車の運転者席以外の用に供する座席（またがり式の座席を除く。）は、安全に着席できるものとして、その寸法に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。ただし、旅客自動車運送事業用自動車及び幼児専用車の幼児用座席以外の座席であって4 －36－1 に規定する座席ベルト及び当該座席ベルトの取付装置を備えるものにあっては、この限りでない。

① 自動車の運転者以外の者の用に供する座席（またがり式の座席及び幼児専用車の幼児用座席を除く。）は、1人につき、大きさが幅380mm以上、奥行400mm以上（非常口付近に設けられる座席にあっては幅380mm以上、奥行250mm以上、次に掲げる座席にあっては幅300mm以上、奥行250mm以上）であること。

ア 補助座席（容易に折り畳むことができる座席で通路、荷台その他専ら座席の用に供する床面以外の床面に設けられる1人用のものをいう。以下同じ。）

イ 乗車定員11人以上の自動車に設けられる車掌の用に供する座席、これに相当する座席及び運転者助手の用に供する座席で、1人用のもの

ウ かじ取ハンドルの回転角度がかじ取車輪の回転角度の7倍未満である三輪自動車の運転者席の側方に設けられる1人

用の座席

② 幼児専用車の幼児用座席は、1人につき大きさが幅270mm以上、奥行230mm以上270mm以下であり、床面からの高さが250mm以下でなければならない。ただし、自動車の床面に備えることができる年少者用補助乗車装置を幼児専用車の専ら座席の用に供する床面に幼児用座席として備える場合にあっては、この限りでない。

(3) (1)⑤に掲げる間げき並びに(2)に掲げる座席の幅及び奥行は、次に定めるものとする。

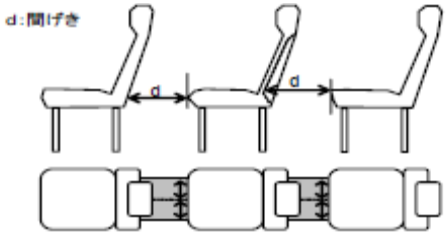
① 間げきは、座席の中央部から左右190㎜の間（補助座席にあっては左右150㎜の間とし、幼児用座席にあっては左右135㎜の間とする。）における当該座席の前縁からその前方の座席の背あての後縁、隔壁等（当該座席への着席を妨げない部分的な突出を除く。）までの最短水平距離とする。この場合において、座席の調整機構は次に掲げる状態とするものとする。

ア リクライニング機構を有する運転者席等（運転者席と一体となって作動する座席及び運転者席と並列な座席を含む。以下4 －34－12－1 (3)において同じ。）にあっては、背もたれを当該運転者席等の鉛直面から後方に30°（30°の位置に保持できない場合は、30°に最も近い角度。以下4 －34－12－1 (3)において同じ。）まで倒した状態

イ スライド機構を有する運転者席等にあっては、間げきが最小となるように調整した状態。ただし、運転者席と並列な座席の前縁からその前方の隔壁等までの間げきについては、当該座席とその後方座席との間げきが最小となるように調整した状態とすることができる。

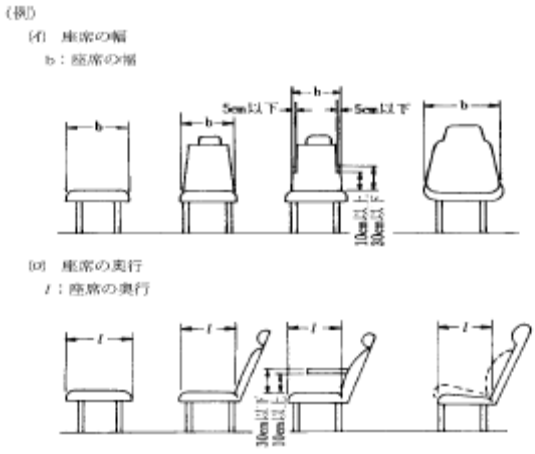
ウ 運転者席等以外の座席であってリクライニング機構、スライド機構等の調整機構を有するものにあっては、間げきが最小となるように調整した状態

（例）座席の間げき



② 幅は、座席の中央部の前縁から、奥行の方向に200mm離れた位置において、奥行の方向と直角に測った座席の両端縁（肘かけがあるときは肘かけの内縁）の最短水平距離とする。この場合において、分割された部分がそれぞれに位置を調整できる座席であって一体の状態とし得るものについては、その状態とする。なお、座席面から100mm以上300mm以下の高さに設けられた肘かけについては、座席の内側への張出しは1個の肘かけにつき50mmまでは張り出しても差し支えないものとして取り扱う。

③ 奥行は、座席の中央部の前縁から後縁（背あてがあるときは背あての前縁）までの最短水平距離とする。



(4) (2)の規定は、（2）本文ただし書の規定により、旅客自動車運送事業用自動車及び幼児専用車の座席以外の座席であって、次に掲げる座席ベルト及び当該座席ベルトの取付装置を備えるものには、適用しない。

① 指定自動車等に備えられている座席ベルト及び当該座席ベルトの取付装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた座席ベルト及び当該座席ベルトの取付装置

② 座席ベルトの腰用帯部の取付装置の取付間隔が車両中心面に平行な平面の距離で330mm以上であり、かつ、当該座席ベルトが正常に機能する座席ベルト及び当該座席ベルトの取付装置

(5) 乗車定員11人以上の自動車には、大部分の窓の開放部が有効幅500mm以上、有効高さ300mm以上である場合に限り、その通路に補助座席を設けることができる。

(6) (5)の「大部分の窓」は、側窓総数の2 ／3 程度以上のものとし、「有効幅」は水平に測った距離、「有効高さ」は鉛直に測った距離とする(以下本章において同じ。)

(7) 幼児専用車には、補助座席を幼児用座席として設けることができない。

4 －34－12－2　書面等による審査

(1) ①及び②に規定する自動車の座席(座席取付装置を含む。)は、衝突等による衝撃を受けた場合において、乗車人員等から受ける荷重に十分耐えるものとして、構造等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、①及び②に掲げる基準にそれぞれ適合するものでなければならない。この場合において、協定規則第17 号第8改訂版の技術的な要件の規定については、当分の間、細目告示別添30「座席及び座席取付装置の技術基準」によることができる。ただし、次に掲げる座席にあっては、この限りでない。

ア またがり式の座席

イ 容易に折り畳むことができる座席であって、次に掲げるもの

(ｱ) 通路に設けられるもの

(ｲ) 専ら座席の用に供する床面以外の床面(荷台を除く。)に設けられるもの

ウ かじ取ハンドルの回転角度がかじ取車輪の回転角度の7倍未満である三輪自動車の運転者席の側方に設けられる一人用の座席

エ 横向きに備えられた座席

オ 後向きに備えられた座席

カ 非常口付近に備えられた座席

キ 法第47条の2の規定により自動車を点検する場合に取り外しを必要とする座席

① 専ら乗用の用に供する自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、最高速度20km/h未満の自動車及び②の自動車を除く。）及び貨物の運送の用に供する自動車（最高速度20km/h未満の自動車を除く。）の座席及び当該座席の取付装置にあっては、協定規則第17号第8改訂版の技術的な要件〔規則5.及び6.（5.1.、5.4.から5.8.まで、5.11.から5.14.まで、6.4.3.4.、6.4.3.5.及び6.5.から6.6.3.までの規定を除き、かつ、貨物の運送の用に供する自動車にあっては、5.16.の規定を除く。）に限る。〕に定める基準に適合するものであること。

② 次に掲げる専ら乗用の用に供する自動車の座席（運転者席を除く）及び当該座席の取付装置にあっては、協定規則第80号第2改訂版の技術的な要件(規則5.、6.及び7.に限る。)に定める基準に適合するものであること。ただし、車両総重量5t以下の自動車の座席及び当該座席の取付装置にあっては、協定規則第17号第8改訂版の技術的な要件(規則5.2.及び6.の規定に限る。)に定める基準に適合するものであればよい。

ア 乗車定員11人以上の自動車（高速道路等において運行しないものを除く。）

イ 乗車定員10人の自動車

③ 専ら特別支援学校に通う生徒又は児童の運送を目的とする自動車（乗車定員10人以上のものに限る。）に備える座席（運転者席を除く。）及び当該座席の取付装置にあっては、②の規定にかかわらず、協定規則第17号第8改訂版の技術的な要件（規則5.3.の規定に限る。）に定める基準に適合するものであればよい。

④ 緊急自動車に備える座席及び当該座席の取付装置にあっては、①及び②の規定にかかわらず、次に掲げる基準に適合するものであればよい。

ア 座席及び当該座席の取付装置は、車体に確実に取り付けられていること。

イ 座席のスライド機構及びリクライニング機構等の調整機構を有する座席は、全ての座席調整位置に保持できるものであること。

ウ 座席の後面部分は、当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、当該座席の後方の乗車人員の頭部等に過度の衝撃を与えるおそれの少ない構造であること。

(2) ①及び②に規定する自動車の座席の後面部分は、衝突等による衝撃を受けた場合において、乗車人員の頭部等を保護するものとして、構造等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、①及び②に掲げる基準にそれぞれ適合するものでなければならない。この場合において、協定規則第17号第8改訂版補足改訂版の技術的な要件の規定については、当分の間、細目告示別添30「座席及び座席取付装置の技術基準」によることができる。ただし、(1)の各号に掲げる座席にあっては、この限りでない。

① 専ら乗用の用に供する自動車（乗車定員が10人以上の自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車及び最高速度20km/h未満の自動車を除く。）の座席及び当該座席の取付装置にあっては、協定規則第17号第8改訂版補足改訂版の技術的な要件〔規則5.及び6.（5.1.、5.4.から5.8.まで、5.11.から5.14.まで、6.4.3.4.、6.4.3.5.及び6.5.から6.6.3.までの規定を除く。）に限る。〕に定める基準に適合するものであること。

② 次に掲げる専ら乗用の用に供する自動車の座席(運転者席を除く。)及び当該座席の取付装置にあっては、協定規則第80号第3改訂版の技術的な要件(規則5.、6.及び7.に限る。)に定める基準に適合するものであること。ただし、車両総重量5t以下の自動車の座席にあっては、協定規則第17号第8改訂版補足改訂版の技術的な要件(規則5.2.及び6.に限る。)に定める基準に適合するものであればよい。

ア 乗車定員が11人以上の自動車（高速道路等において運行しないものを除く。）

イ 乗車定員10人の自動車

(3) 次に掲げる座席及び座席取付装置であって、その強度を損なうおそれのある損傷のないもの及び乗車人員の頭部等に傷害を与えるおそれのある損傷のないものは、(1)及び(2)の基準に適合するものとする。

① 指定自動車等に備えられている座席及び座席取付装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた座席及び座席取付装置

② 法第75条の2第1項の規定に基づく型式の指定を受けた座席及び座席取付装置又はこれに準ずる性能を有する座席及び座席取付装置

(4) 次に掲げるものは（3）②に定める「これに準ずる性能を有する座席及び座席取付装置」とする。

① 専ら乗用の用に供する自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、最高速度20km/h未満の自動車及び②の自動車を除く。）及び貨物の運送の用に供する自動車（最高速度20km/h未満の自動車を除く。）の座席及び当該座席の取付装置であって、協定規則第17号第8改訂版補足改訂版5.2.4.の規定にかかわらず、座席後部の内部構造物が衝撃を吸収する部材で覆われているものであって、手で触った際に乗員の傷害の危険が増すような鋭利な突起等がないもの、同要件5.16 及び6.3.の規定にかかわらず、「道路運送車両の保安基準に係る技術基準について（依命通達）」の一部改正について（平成14年8月30日付国自技第180号、国自審第631号、国自整第100号）による改正前の「「道路運送車両の保

安基準に係る技術基準について（依命通達）」別添22「座席及び座席取付装置の技術基準」」に適合するもの。

② 専ら乗用の用に供する乗車定員11人以上の自動車（高速道路等において運行しないものを除く。）及び専ら乗用の用に供する乗車定員10人の自動車の座席及び当該座席の取付装置であって、協定規則第17号第8改訂版補足改訂版5.2.4.の規定、協定規則第80 号第3 改訂版付録1 （1.2.に限る。）及び付録5（1.3.3.に限る。)の規定にかかわらず、座席後部の内部構造物が衝撃を吸収する部材で覆われているものであって、手で触った際に乗員の傷害の危険が増すような鋭利な突起等がないもの。

③ 米国連邦自動車安全基準第207号に適合する装置（4 －34－12－2 (1)①の自動車に限る）

4 －36 座席ベルト等

4 －36－2 性能要件（書面等による審査）

(1) 4 －36－1 に規定する座席ベルトの取付装置は、座席ベルトから受ける荷重等に十分耐え、かつ、取り付けられる座席ベルトが有効に作用し、かつ、乗降の支障とならないものとして強度、取付位置等に関し、書面その他適切な方法により審査した場合に、協定規則第14号第7改訂版補足第3改訂版の技術的な要件(規則5. 、6. 及び7. に限る。)に定める基準に適合するものでなければならない。この場合において、次に掲げる座席ベルトの取付装置であって損傷のないものは、この基準に適合するものとする。（保安基準第22条の3第2項関係、細目告示第30条第2項関係、細目告示第108条第4項関係）

①～② （略）

(2) 4 －36－1 及び4 －36－2 （1）の規定にかかわらず、次の①及び②に規定する自動車の座席ベルトの取付装置にあっては、それぞれ定める基準に適合すればよい。この場合において、協定規則第14号第7改訂版補足第3改訂版5.4.2.4.の規定にあっては、同規定中「45」とあるのは「20」と、「90」とあるのは「75」と読み替えることができ、協定規則第14号の技術的な要件（同規則第7改訂版補足第3改訂版の規則6.4.3.に限る。）に定める基準にあっては、試験重量を乗車定員1名分の座席重量に735N を加えた重量に4を乗じた重量とすることができる。

① 専ら特別支援学校に通う生徒又は児童の運送を目的とする自動車（乗車定員10人以上のものに限る。）に備える座席ベルトの取付装置にあっては協定規則第14号の技術的な要件（同規則第7改訂版補足第3改訂版の規則5.2.1. 、5.4.1.から5.4.2.5. まで、5.4.3.、.4.3.2.から5.4.3.4.まで、6.3.2.から6.3.4.まで、6.4.3.、7.1. 、7.2.及び7.3.に限る。）に定める基準

② 緊急自動車に備える座席ベルトの取付装置にあっては次に掲げる基準

ア 当該自動車の衝突等によって座席ベルトから受ける荷重に十分耐えるものであること。

イ 振動、衝撃等によりゆるみ、変形等を生じないようになっていること。

ウ 取り付けられる座席ベルトが有効に作用する位置に備えられたものであること。

エ 乗降に際し損傷を受けるおそれがなく、かつ、乗降の支障とならない位置に備えられたものであること。

オ 座席ベルトを容易に取り付けることができる構造であること。

(3) 4 －36－1 に規定する座席ベルトは、当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、当該座席ベルトを装着した者に傷害を与えるおそれが少なく、かつ、容易に操作等を行うことができるものとして構造、操作性能等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、協定規則第16号第6改訂版補足第2改訂版の技術的な要件(規則6. 、7. 及び8.1.から8.3.5.までに限る。)に定める基準に適合するものでなければならない。

この場合において、次に掲げる座席ベルトであって装着者に傷害を与えるおそれのある損傷、擦過痕等のないものは、この基準に適合するものとする。（保安基準第22条の3第3項関係、細目告示第30条第3項関係、細目告示第108条第6項関係）

① 指定自動車等に備えられている座席ベルトと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた座席ベルト

② 法第75条の2第1項の規定に基づく装置の指定を受けた座席ベルトの取付装置又はこれに準ずる性能を有する座席ベルトの取付装置

(4) 4 －36－1 及び4 －36－2 （3）の規定にかかわらず、専ら特別支援学校に通う生徒又は児童の運送を目的とする自動車（乗車定員10人以上のものに限る。）及び緊急自動車に備える座席ベルトにあっては、①から⑥の基準（緊急自動車に備える座席ベルトにあっては、⑥を除く。）に適合すればよい。

① 当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、当該座席ベルトを装着した者に傷害を与えるおそれの少ない構造のものであること。

② 第二種座席ベルトにあっては、当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、当該座席ベルトを装着した者が、座席の前方に移動しないようにすることができ、かつ、上半身を過度に前傾しないようにすることができるものであること。

③ 第一種座席ベルトにあっては、当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、当該座席ベルトを装着した者が座席の前方に移動しないようにすることができるものであること。

④ 容易に、着脱することができ、かつ、長さを調整することができるものであること。

⑤ 第二種座席ベルト及び運転者席に備える第一種座席ベルトにあっては、通常の運行において当該座席ベルトを装着した者がその腰部及び上半身を容易に動かし得る構造のものであること。

⑥ JIS D4604「自動車用シートベルト」の規格に適合するものであること。

(5) 次に掲げるものは(1)②に定める「これに準ずる性能を有する座席ベルトの取付装置」とする。

① 協定規則第14号第7改訂版補足第3改訂版の技術的な要件〔規則5．6．及び7．（5.2.3.3.、5.2.3.4.の規定を除く。）に限る。〕に定める基準に適合する装置②米国連邦自動車安全基準第210号に適合する装置

(6) 次に掲げるものは（3）②に定める「基準に準ずる性能を有する座席ベルト」とする。この場合において、協定規則第16号第6改訂版補足第2改訂版の技術的な要件（規則8.1.から8.3.4.（8.2.2.5 を除く。）までに限る。）に定める基準に適合するものでなければならない。

① 協定規則第16号第6改訂版補足第2改訂版6.及び7.の規定にかかわらず、「道路運送車両の保安基準に係る技術基準について（依命通達）」の一部改正について（平成14年8 月30日付国自技第180号、国自審第631号、国自整第100号）による改正前の別添25「座席ベルトの技術基準」又は平成18年国土交通省告示第978号による改正前の細目告示別添32「座席ベルトの技術基準」に適合するもの

②～④ （略）

4 －36－3 欠番

4 －36－4 適用関係の整理

(1)～（6） （略）

(7) 平成29年7月25日以前に製作された自動車（平成26年7月26日以降に型式指定を受けた自動車、新型届出及び輸入自動車特別取扱を受けた自動車を除く。）については、4 －36－11(従前規定の適用⑦)の規定を適用する。(適用関係告示第20条第13項関係)

4 －36－5 ～4 －36－10 （略）

4 －36－11 従前規定の適用⑦

平成29年7月25日以前に製作された自動車（平成26年7月26日以降に型式指定を受けた自動車、新型届出及び輸入自動車特別取扱を受けた自動車を除く。）については、次の基準に適合するものであればよい。(適用関係告示第20条第13項関係)

4 －36－11－1 装備要件

(1) 次の表の左欄に掲げる自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車及び最高速度20km/h未満の自動車を除く。）には、当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、同表の中欄に掲げるその自動車の座席〔4 －34－12－2 (1)のアからウまで及びカに掲げる座席（イに掲げる座席にあつては、座席の後面部分のみが折り畳むことができるものを除く。） 及び幼児専用車の幼児用座席を除く。〕の乗車人員が、座席の前方に移動することを防止し、又は上半身を過度に前傾することを防止するため、それぞれ同表の右欄に掲げる座席ベルト及び当該座席ベルトの取付装置を備えなければならない。

自動車の種別	座席の種別	座席ベルトの種別
① 専ら乗用の用に供する自動車であって、次に掲げるもの ア 乗車定員10人未満の自動車 イ 乗車定員10人以上の自動車であって、車両総重量が3.5t以下のもの（③に掲げるものを除く。）	運転者席その他の座席であって、前向きのもの（この表において「前向き座席」という。）	当該座席の乗車人員が、座席の前方に移動することを防止し、かつ、上半身を過度に前傾することを防止するための座席ベルト（この表において「第二種座席ベルト」という。）
	上欄に掲げる座席以外の座席	当該座席の乗車人員が、座席の前方に移動することを防止するための座席ベルト（第二種座席ベルトを除く。この表において「第一種座席ベルト」という。）又は第二種座席ベルト
② 専ら乗用の用に供する自動車であって、乗車定員10人以上のもの（①イ及び③に掲げるものを除く。）	前向き座席（4－36－11－1 (2)アの基準に適合するものを除く。）	第二種座席ベルト
	上欄に掲げる座席以外の座席	第一種座席ベルト又は第二種座席ベルト
③ 専ら乗用の用に供する自動車であって、乗車定員10 人以上のもの（高速道路等において運行しないものに限る。）	運転者席及びこれと並列の座席	第一種座席ベルト又は第二種座席ベルト
④ 貨物の運送の用に供する自車であって、車両総重量が3.5t以下のもの	前向き座席のうち、運転者席及びこれと並列の座席並びに自動車の側面に隣接する座席（4－36－11－1 (2)イの基準に適合するものを除く。）	第二種座席ベルト
	上欄に掲げる座席以外の座席	第一種座席ベルト又は第二種座席ベルト
⑤ 貨物の運送の用に供する自動車であって、車両総重量が3.5tを超えるもの	前向き座席のうち、運転者席及びこれと並列の座席（4－36－11－1 (2)イの基準に適合するものを除	第二種座席ベルト

	く。）	
	上欄に掲げる座席以外の座席	第一種座席ベルト又は第二種座席ベルト

(2)　(1)の表中の座席の種別欄の基準は、次に掲げる基準とする。

ア 当該座席について、専ら乗用の用に供する乗車定員10人以上の自動車の座席に着席している座席ベルトを装着した乗員が接触するおそれのある車両内部の構造を有さないもの又は接触するおそれのある車両内部の構造が協定規則第80号第2改訂版の技術的な要件(規則5．、6．及び7．に限る。)に定める基準に適合するものであること。

イ 貨物の運送の用に供する自動車の運転者席と並列の座席であって、車両の中心位置に備える座席に着席している座席ベルトを装着した乗員が前面ガラスに接触するおそれのない構造を有しているものであること。

(3)　(1)の表中の「第二種座席ベルト」とは、三点式座席ベルト等少なくとも乗車人員の腰部の移動を拘束し、かつ、上半身が前方に倒れることを防止することのできるものをいう。

(4)　(1)の表中の「第一種座席ベルト」とは、二点式座席ベルト等少なくとも乗車人員の腰部の移動を拘束することのできるものをいう。（細目告示第108条第3項関係）

(5)　専ら乗用の用に供する乗車定員11 人以上の自動車（昭和62年8月31日以前に製作された自動車を除く。）であって、運転者席及びこれと並列の座席以外の座席のうち、第一種座席ベルト又は第二種座席ベルトが備えられていない座席がある自動車については、高速道路等を運行しない自動車として審査を行うものとする。

4 －36－11－2　性能要件（書面等による審査）

(1)　4 －36－11－1 に規定する座席ベルトの取付装置は、座席ベルトから受ける荷重等に十分耐え、かつ、取り付けられる座席ベルトが有効に作用し、かつ、乗降の支障とならないものとして強度、取付位置等に関し、書面その他適切な方法により審査した場合に、協定規則第14号第7改訂版補足第2改訂版の技術的な要件(規則5．、6．及び7．に限る。)に定める基準に適合するものでなければならない。この場合において、次に掲げる座席ベルトの取付装置であって損傷のないものは、この基準に適合するものとする。

① 指定自動車等に備えられている座席ベルトの取付装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた座席ベルトの取付装置

② 法第75条の2第1項の規定に基づく装置の指定を受けた座席ベルトの取付装置又はこれに準ずる性能を有する座席ベルトの取付装置

(2)　4 －36－11－1 及び4 －36－11－2 （1）の規定にかかわらず、次の①及び②に規定する自動車の座席ベルトの取付装置にあっては、それぞれ定める基準に適合すればよい。この場合において、協定規則第14号第7改訂版補足第2改訂版5.4.2.4.の規定にあっては、同規定中「45」とあるのは「20」と、「90」とあるのは「75」と読み替えることができ、協定規則第14号の技術的な要件（同規則第7改訂版補足第2改訂版の規則6.4.3.に限る。）に定める基準にあっては、試験重量を乗車定員1名分の座席重量に735N を加えた重量に4を乗じた重量とすることができる。

① 専ら特別支援学校に通う生徒又は児童の運送を目的とする自動車（乗車定員10人以上のものに限る。）に備える座席ベルトの取付装置にあっては協定規則第14号の技術的な要件（同規則第7改訂版補足第2改訂版の規則5.2.1．、5.4.1.から5.4.2.5．まで、5.4.3.、5.4.3.2.から5.4.3.4.まで、6.3.2.から6.3.4.まで、6.4.3.、7.1．、7.2.及び7.3.に限る。）に定める基準

② 緊急自動車に備える座席ベルトの取付装置にあっては次に掲げる基準

ア 当該自動車の衝突等によって座席ベルトから受ける荷重に十分耐えるものであること。

イ 振動、衝撃等によりゆるみ、変形等を生じないようになっていること。

ウ 取り付けられる座席ベルトが有効に作用する位置に備えられたものであること。

エ 乗降に際し損傷を受けるおそれがなく、かつ、乗降の支障とならない位置に備えられたものであること。

オ 座席ベルトを容易に取り付けることができる構造であること。

(3) ４ －36－11－1 に規定する座席ベルトは、当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、当該座席ベルトを装着した者に傷害を与えるおそれが少なく、かつ、容易に操作等を行うことができるものとして構造、操作性能等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、協定規則第16号第6改訂版補足改訂版の技術的な要件(規則6. 、7. 及び8.1.から8.3.5.までに限る。)に定める基準に適合するものでなければならない。

この場合において、次に掲げる座席ベルトであって装着者に傷害を与えるおそれのある損傷、擦過痕等のないものは、この基準に適合するものとする。

① 指定自動車等に備えられている座席ベルトと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた座席ベルト

② 法第75条の2第1項の規定に基づく装置の指定を受けた座席ベルトの取付装置又はこれに準ずる性能を有する座席ベルトの取付装置

(4) ４ －36－11－1 及び4 －36－11－2 （3）の規定にかかわらず、専ら特別支援学校に通う生徒又は児童の運送を目的とする自動車（乗車定員10人以上のものに限る。）及び緊急自動車に備える座席ベルトにあっては、①から⑥の基準（緊急自動車に備える座席ベルトにあっては、⑥にを除く。）に適合すればよい。

① 当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、当該座席ベルトを装着した者に傷害を与えるおそれの少ない構造のものであること。

② 第二種座席ベルトにあっては、当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、当該座席ベルトを装着した者が、座席の前方に移動しないようにすることができ、かつ、上半身を過度に前傾しないようにすることができるものであること。

③ 第一種座席ベルトにあっては、当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、当該座席ベルトを装着した者が座席の前方に移動しないようにすることができるものであること。

④ 容易に、着脱することができ、かつ、長さを調整することができるものであること。

⑤ 第二種座席ベルト及び運転者席に備える第一種座席ベルトにあっては、通常の運行において当該座席ベルトを装着した者がその腰部及び上半身を容易に動かし得る構造のものであること。

⑥ JIS D4604「自動車用シートベルト」の規格に適合するものであること。

(5) 次に掲げるものは(1)②に定める「これに準ずる性能を有する座席ベルトの取付装置」とする。

① 協定規則第14号第7改訂版補足第2改訂版の技術的な要件〔規則5. 、6. 及び7. （5.2.3.3.、5.2.3.4.の規定を除く。）に限る。〕に定める基準に適合する装置

② 米国連邦自動車安全基準第210号に適合する装置

(6) 次に掲げるものは（3）②に定める「基準に準ずる性能を有する座席ベルト」とする。この場合において、協定規則第16号第6改訂版補足改訂版の技術的な要件（規則8.1.から8.3.4.（8.2.2.5 を除く。）までに限る。）に定める基準に適合するものでなければならない。

① 協定規則第16号第6改訂版補足改訂版6.及び7.の規定にかかわらず、「道路運送車両の保安基準に係る技術基準について（依命通達）」の一部改正について（平成14年8 月30日付国自技第180号、国自審第631号、国自整第100号）による改正前の別添25「座席ベルトの技術基準」又は平成18年国土交通省告示第978号による改正前の細目告示別添32「座席ベルトの技術基準」に適合するもの

② 米国連邦自動車安全基準第209号に適合するもの

③ 協定規則第16号に適合する座席ベルトに表示される特別な表示があるもの

④ 以下すべての要件に適合するもの

ア JIS D 4604「自動車用シートベルト」に定める規格に適合したものであること。

イ 当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、当該座席ベルトを装着した者に傷害を与えるおそれの少ない構造のものであること。

ウ 第二種座席ベルトにあっては、当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、当該座席ベルトを装着した者が、座席の前方に移動しないようにすることができ、かつ、上半身を過度に前傾しないようにすることができるものであること。

エ 第一種座席ベルトにあっては、当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、当該座席ベルトを装着した者が座席の前方に移動しないようにすることができるものであること。

オ 容易に、着脱することができ、かつ、長さを調整することができるものであること

カ 第二種座席ベルト及び運転者席に備える第一種座席ベルトにあっては、通常の運行において当該座席ベルトを装着した者がその腰部及び上半身を容易に動かし得る構造のものであること。

4 －39 年少者用補助乗車装置等

4 －39－1 装備要件

専ら乗用の用に供する自動車(乗車定員10人以上の自動車、特種用途自動車、幼児専用車、運転者席及びこれと並列の座席以外の座席を有しない自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。)には、年少者用補助乗車装置取付具〔回転防止装置及び車両又は座席構造部から延びた2個の取付部で構成される取付装置（ISOFIX 取付装置）及び年少者用補助乗車装置の上部に備える取付具を取り付けるために設計された自動車に備える取付装置（ISOFIX トップテザー取付装置）をいう。以下同じ。〕を2個以上備えなければならない。ただし、高齢者、障害者等（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）第2条第1号に規定する高齢者、障害者等をいう。以下4 －39及び5 －39において同じ。）が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能な自動車及び運転者席より後方に備えられた座席が回転することにより高齢者、障害者等が円滑に車内に乗り込むことが可能な自動車にあっては、この限りではない。なお、幌型形状で複数の列の座席を有するものにあっては、少なくとも2個以上のISOFIX 取付装置を備えればよい。また、以下に掲げる全ての要件を満たすものは、上記にかかわらず年少者用補助乗車装置取付具を1個備えればよい。（保安基準第22条の5第1項関係）

（ア） 乗降口が2個以下であること。

（イ） 動力伝達装置又は緩衝装置により後部座席への年少者用補助乗車装置取付具の取付けが妨げられる構造であること。

（ウ） 原動機の最高出力（kW）を1000倍した値を車両重量(kg)に75kgを加えた値で除した値が140を超えること。(原動機の最高出力(kW)×1000)/(車両重量(kg)+ 75)＞140

（エ） 原動機の最高出力（kW）が200kWを超えること。

4 －39－2 性能要件（書面等による審査）

(1) 年少者用補助乗車装置取付具は、年少者用補助乗車装置から受ける荷重等に十分耐え、かつ、取り付けられる年少者用補助乗車装置が有効に作用し、かつ、乗降の支障とならないものとして、強度、取付位置等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、協定規則第14号第7改訂版補足第3改訂版の技術的な要件（規則5．、6．及び7．に限る。）に定める基準に適合するものでなければならない。この場合において、次に掲げるものであって損傷のないものは、この基準に適合するものとし、4 －39－1 ただし書の自動車に年少者用補助乗車装置を備えた場合については、協定規則第14号第7改訂版補足第3改訂版の5.3.8.の規定を適用しない。（保安基準第22条の5第2項関係、細目告示第32条第1項関

係、細目告示第110条第1項関係）

① 指定自動車等に備えられている年少者用補助乗車装置取付具と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に年少者用補助乗車装置取付具

② 法第75条の2第1項の規定に基づく装置の指定を受けた年少者用補助乗車装置取付具又はこれに準ずる性能を有する年少者用補助乗車装置取付具

(2) 年少者用補助乗車装置は、座席ベルト等を損傷しないものであり、かつ、当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、当該年少者用補助乗車装置を装着した者に傷害を与えるおそれが少なく、かつ、容易に着脱することができるものとして構造、操作性能等に関し、書面等その他適切な方法により審査したときに、協定規則第44号第4改訂版補足第4改訂版の技術的な要件(規則4．、6．から8．まで及び15．に限る。)に定める基準に適合するものでなければならない。この場合において、次に掲げるものであって損傷のないものは、この基準に適合するものとする。（保安基準第22条の5第3項関係、細目告示第32条第2項関係、細目告示第110条第2項関①～②

(3) （略）

(4) 次に掲げるものは(1)②に定める「これに準ずる性能を有する年少者用補助乗車装置取付具」とする。

① 協定規則第14号第7改訂版補足第3改訂版の技術的な要件〔規則5．、6．及び7．（5.2.3.3.及び5.2.3.4.の規定を除く。）に限る。〕に定める基準に適合する年少者用補助乗車装置取付具

② 米国連邦自動車安全基準第225号に適合する装置

（5） 次に掲げる自動車については、(1)本文中「協定規則第14号第7改訂版補足第3改訂版の技術的な要件（規則5．、6．及び7．に限る。）」とあるのを、「協定規則第14号第7改訂版補足第2改訂版の技術的な要件（規則5.2.4.5.を除き、同規則第7改訂版補足改訂版の規則5.2.4.5.を含む。）」と読み替えることができる。（適用関係告示第22条第4項関係）

① 平成25年4月12日以前に製作された自動車

② 平成25年4月13日以降に製作された自動車のうち、次のいずれかに該当するもの

(ア) 平成25年4月12日以前に指定を受けた型式指定自動車（当該型式指定自動車からISOFIX トップテザー取付装置に変更がないものに限る。）

(イ) 平成25年4月13日以降に指定を受けた型式指定自動車（平成25年4月12日以前に指定を受けた型式指定自動車からISOFIX トップテザー取付装置に変更がないものに限る。）

(ウ) 平成25年4月12日以前に新型届出による取扱いを受けた自動車（当該新型届出による取扱いを受けた自動車からISOFIX トップテザー取付装置に変更がないものに限る。）

(エ) 平成25年4月12日以前に輸入自動車特別取扱を受けた自動車（当該輸入自動車特別取扱を受けた自動車からISOFIX トップテザー取付装置に変更がないものに限る。）

(オ) 平成25年4月13日以降に新型届出による取扱いを受けた自動車（平成25年4月12日以前に新型届出による取扱いを受けた自動車からISOFIX トップテザー取付装置に変更がないものに限る。）

(カ) 平成25年4月13日以降に輸入自動車特別取扱を受けた自動車（平成25年4月12日以前に輸入自動車特別取扱を受けた自動車からISOFIX トップテザー取付装置に変更がないものに限る。）

（6） 平成25年4月12日以前に製作された自動車については、(1)本文中「協定規則第14号第7改訂版補足第2改訂版の技術的な要件（規則5．、6．及び7．に限る。）」とあるのを、「協定規則第14号第7改訂版補足第3改訂版の規則5.3.8.を除き、同規則第7改訂版補足改訂版の規則5.3.8.を含む。）」と読み替えることができる。（適用関係告示第22条第6項関係）

4 －39－3 欠番

4 －39－4 ～ 6 （略）

4 －47 窓ガラス貼付物等

4 －47－1　性能要件

4 －47－1 －1　視認等による審査

(1) 4 －46－1 (5)に規定する窓ガラスには、次に掲げる物以外の物が装着（窓ガラスに一部又は全部が接触又は密着している状態を含む。以下4 －47－1 －1 及び4 －47－1 －2 において同じ。）され、はり付けられ、塗装され、又は刻印されていてはならない。ただし、窓ふき器及び自動車製作者が付したことが明らかである刻印については、この限りでない。（保安基準第29条第4項関係、細目告示第39条第3項関係、細目告示第117条第4項関係）

①～⑦　（略）

⑧ 道路等に設置された通信設備との通信のための機器、道路及び交通状況に係る情報の入手のためのカメラ、一般乗用旅客自動車運送事業用自動車に備える車内を撮影するための防犯カメラ、車両間の距離を測定するための機器、雨滴等を検知して窓ふき器を自動的に作動させるための感知器、車室内の温度若しくは湿度を検知して空調装置等を自動的に制御するための感知器又は受光量を感知して前照灯、車幅灯等を自動的に作動させるための感知器であって、次に掲げる要件に該当するもの

ア～イ　（略）

⑨～⑫　（略）

⑬ 自動車、自動車の装置等の盗難を防止するための装置が備えられていることを表示する標識又は自動車の盗難を防止するために窓ガラスに刻印する文字及び記号であって、側面ガラスのうち、標識の上縁の高さ又は刻印する文字及び記号の上縁の高さがその附近のガラス開口部の下縁から100mm以下、かつ標識の前縁又は刻印する文字及び記号の前縁がその附近のガラス開口部の後縁から125mm以内となるように貼付又は刻印されたもの

（参考図）　（略）

⑭ ①から⑬までに掲げる物のほか、国土交通大臣又は地方運輸局長が指定したもの

(2)～（3）　（略）

4 －47－1 －2　（略）

4 －47－2　欠番

4 －47－3　欠番

4 －82 その他の灯火等の制限

4 －82－1　装備要件

自動車には、4 －57から4 －81の3までの灯火装置若しくは反射器又は指示装置と類似する等により他の交通の妨げとなるおそれのある次の灯火又は反射器を備えてはならない。（保安基準第42条関係、細目告示第62 条第1項関係、細目告示第140条第1項関係）

(1)～（5）　（略）

（6） 自動車（緊急自動車を除く。）には、次に掲げる灯火と連動して作動する灯火（4 －57から4 －81の3までに規定するものを除く。）及び次に掲げる灯火以外の灯火であって、自動車が右左折、進路の変更、加速、減速、停止その他の動作を行うとする旨を他の交通に対し指示することを目的としたものを備えてはならない。（細目告示第62条第7項関係、細目告示第140条第7項）

① 制動灯

② 補助制動灯

③ 後退灯

④ 方向指示器

⑤ 補助方向指示器

⑥ 緊急制動表示灯

⑦ 後面衝突警告表示灯

⑧ 速度表示装置の速度表示灯

(7) 自動車には、反射光の色が赤色である反射器であって前方に表示するもの又は反射光の色が白色である反射器であって後方に表示するものを備えてはならない。この場合において、指定自動車等に備えられた前部赤色反射物と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた反射物は、この基準に適合するものとする。（細目告示第62条第8項関係、細目告示第140条第8項）

(8) 自動車には、4 －57から4 －81の3までに規定する灯火の性能を損なうおそれのある灯火及び反射器を備えてはならない。（細目告示第62条第9項、細目告示第140条第9項）

(9) 自動車に備える灯火の直射光又は反射光は、その自動車及び他の自動車の運転操作を妨げるものであってはならない。（細目告示第62条第10項、細目告示第140条第10項）

(10) (1)①の2 から②の2 まで及び⑦に掲げる灯火（(1)①の4 に掲げる灯火にあっては自動車の後面に備えるものに限る。）は、前方を照射し、又は前方に表示するものであってはならない。この場合において、指定自動車等に備えられた側面に回り込む赤色の照明部を有する後方に表示する灯火と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられたものは、この基準に適合するものとする。（細目告示第62条第11項関係、細目告示第140条第11項関係）

(11) 自動車に備える灯火は、前照灯、前部霧灯、側方照射灯、側方灯、番号灯、後部霧灯（(5)⑮又は⑯に掲げるものに限る。）、後面に備える駐車灯、制動灯、後退灯、方向指示器、補助方向指示器、非常点滅表示灯、緊急制動表示灯、後面衝突警告表示灯、速度表示装置の速度表示灯、室内照明灯、緊急自動車の警光灯、道路維持作業用自動車の灯火、自主防犯活動用自動車の青色防犯灯、火薬類又は放射性物質等を積載していることを表示するための灯火、旅客自動車運送事業用自動車の非常灯、緊急自動車及び道路維持作業用自動車に備える他の交通に作業中であることを表示する電光表示器及び走行中に使用しない灯火（前面に備える駐車灯を除く。）を除き、光度が300cd以下のものでなければならない。（細目告示第62条第12項、細目告示第140条第12項）

(12) 火薬類又は放射性物質等を積載していることを表示するための灯火は、他の灯火と兼用のものであってはならない。（細目告示第62条第13項、細目告示第140条第13項）

第5 章　継続検査及び構造変更検査

5 －15 トラック・バスの制動装置

5 －15－1　（略）

5 －15－2　性能要件

5 －15－2 －1　（略）

5 －15－2 －2　視認等による審査

(1) （略）

(2) 制動装置は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。ただし、貨物の運送の用に供する自動車であって、車両総重量3.5t以下のものに備える制動装置は、5 －16 の基準に適合するものであってもよいものとする。（細目告示第171条第2項関係）

①～⑤　（略）

⑥ 貨物の運送の用に供する普通自動車（第五輪荷重を有する牽引自動車及び被牽引自動車を除く。）であって車両総重量が8tを超えるもの及び貨物の運送の用に供する普通自動車（第五輪荷重を有する牽引自動車に限る。）であって車両総重量が13tを超えるものには、次に掲げる基準に適合する前方障害物との衝突による被害を軽減することができる装置を備えた制動装置を備えなければならない。

ア 衝突被害軽減制動制御装置の作動中、確実に機能するものであること。この場合において、衝突被害軽減制動制御装置の機能を損なう改変が行われているものは、この基準に適合しないものとする。

イ 細目告示別添113「衝突被害軽減制動制御装置の技術基準」2.23.に規定する解除装置を備える場合は、解除装置により衝突被害軽減制動制御装置が作動しないことを確認するための表示が適正に作動すること。

5 －15－3　欠番

5 －15－4　（略）

5 －30 突入防止装置

5 －30－1　装備要件

(1)～（2）　（略）

5 －30－2　性能要件（視認等による審査）

(1) 突入防止装置は、強度、形状等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。この場合において、指定自動車等に備えられている突入防止装置若しくはこれに準ずる性能を有する突入防止装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置若しくはそれより後方に備えられた突入防止装置、法第75条の2第1項の規定に基づく装置の指定を受けた突入防止装置又は国土交通大臣が認める識別記号が付されている突入防止装置であってその機能を損なうおそれのある損傷のないものは、この基準に適合するものとする。（細目告示第180条第1項関係）

① 自動車（貨物の運送の用に供する自動車にあっては、車両総重量が3.5t以下のものに限る。）に備える突入防止装置は、堅ろうであり、かつ、板状その他、他の自動車が追突した場合に追突した自動車の車体前部が突入することを有効に防止できる形状であること。

② ①に規定する自動車以外の自動車に備える突入防止装置は、他の自動車が追突した場合に追突した自動車の車体前部が著しく突入することを防止することができる構造であること。

③ ②に規定する自動車に備える突入防止装置は、平面部の車両中心面に平行な鉛直面による断面の高さが100mm以上であること。

④ 突入防止装置は、機能を損なうおそれのある損傷のないものであること。

⑤ 取り付けが確実であって、腐食等がなく、堅ろうで運行に十分耐えるものであること。

⑥ 外側端部が後方に曲がっていない、又は鋭利な突起を有しない等歩行者に接触した場合において、歩行者に傷害を与えるおそれのないものであること。

⑦ 指定自動車等に備えている突入防止装置又は法第75条の2第1項の規定に基づく装置の指定を受けた突入防止装置であって、以下すべてに該当する「スペーサ」を取り付けたものは、他の自動車が追突した場合に追突した自動車の車体前部が突入することを有効に防止することができるものとする。

ア 自動車を横から見た際、突入防止装置のクロスメンバとステーの間にスペーサを取り付けることにより、指定自動車等の突入防止装置の取付位置を水平かつ後方に移動させるもの。

イ 車両中心線に平行なスペーサの長さが250㎜以下のもの。

ウ スペーサはスチール製であり、かつ、使用する部材の断面は3.2㎜以上、両端のプレート部（ステー、突入防止装置のクロスメンバに取り付ける部分）は4.5㎜以上のものであること。

エ スペーサの構成部品は強固に溶接されていること。

ォ 車両中心面に垂直な位置から見たスペーサ本体の断面は縦150㎜以上、横125㎜以上の寸法を有すること。

カ スペーサの断面形状は「コの字型スチール材」を背中合わせに接合し、更に両端に取付のためのプレート部を接合したものであること。

キ 両端のプレート部は、縦150㎜以上、横125㎜以上の寸法を有すること。

ク 突入防止装置のボルト位置に変更が無いこと。

(例) (略)

5 －30－3 取付要件（視認等による審査）

突入防止装置は、その性能を損なわないように、かつ、取付位置、取付方法等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するように取り付けられなければならない。（保安基準第18条の2第4項関係、細目告示第180条第3項関係）

① 自動車（貨物の運送の用に供する自動車にあっては、車両総重量が3.5t以下のものに限る。）に備える突入防止装置は、次に掲げる基準に適合すること。ただし、除雪に使用される自動車に備える突入防止装置であって、その自動車の構造上取り付けることができないものにあっては、次に掲げる基準を可能な限り満たすように突入防止装置を取り付ければよいものとする。

ア 突入防止装置は、構造部の平面部の車両中心面に平行な鉛直面による断面の最外縁が後軸の車輪の最外側の内側100mmまでの間にあること。ただし、当該装置が後車軸の幅を超える車体の構造部として構成されている場合は、突入防止装置の幅が後車軸の幅を超えることができる。

イ 構造部の平面部に隙間がある場合においては、その隙間の長さの合計が200㎜を超えないこと。

ウ 突入防止装置は、空車状態においてその下縁の高さが地上550mm以下となるように取り付けられていること。

エ 突入防止装置は、その平面部と空車状態において当該自動車の他の部分の後端との水平距離が450mm以下となるように取り付けられていること。ただし、労働安全衛生法施行令（昭和47年政令第318号）第1条第1 項第8号に規定する移動式クレーンに備える突入防止装置にあっては、車体後面の構造部の平面部と空車状態において地上2,000mm以下にある当該自動車の他の部分の後端との水平距離が450mm以下となるように取り付けられていればよい。

オ 突入防止装置は、振動、衝撃等によりゆるみ等を生じないように確実に取り付けられていること。

② ①に規定する自動車以外の自動車に備える突入防止装置は、次に掲げる基準に適合すること。

ア～カ （略）

（例） （略）

5 －30－4 (略)

5 －34 座 席

5 －34－1 性能要件（視認等による審査）

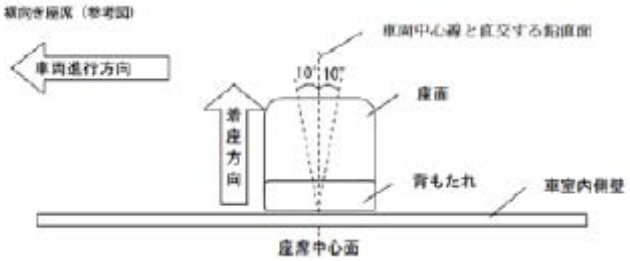
(1) 座席は、安全に着席できるものとして、着席するに必要な空間及び当該座席の向きに関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するように設けられていなければならない。この場合において、座席の向きは次に定めるものとする。（保安基準第22条第1項関係、細目告示第184条第1項関係）

ア 前向きに備える座席とは、運行中に使用する座席であって、車両中心線に平行な鉛直面と座席中心面（座席の中央部を

含む鉛直面をいう。以下同じ。）との角度が左右10度以内となるよう車両の前方に向いているもの。

イ 後向きに備える座席とは、運行中に使用する座席であって、車両中心線に平行な鉛直面と座席中心面との角度が左右10度以内となるよう車両の後方に向いているもの。

ウ 横向きに備える座席とは、運行中に使用する座席であって、車両中心線に直交する鉛直面と座席中心面との角度が左右10度以内となるよう車両の側方に向いているもの。



①～② （略）

③ 自動車に備える座席は、次に掲げる自動車に備える座席を除き、横向きに設けられたものでないこと。

ア 乗車定員10人以上の自動車（立席を有するものに限る。）

イ 車両総重量3.5tを超える貨物の運送の用に供する自動車

ウ 緊急自動車

エ 車体の形状が患者輸送車及びキャンピング車である自動車

オ 大型特殊自動車及び小型特殊自動車

カ 幼児専用車（幼児用座席は除く。）

キ 乗車定員10人の福祉タクシー車両

ク 乗車定員10人以上の自動車であって車両総重量10tを超える自動車（横向きに備えられた座席であって規則第80号の技術的な要件（同規則第3改訂版の規則7.4に限る）に適合するものに限る。）

④～⑤ （略）

(2)～（10） （略）

5 －39 年少者用補助乗車装置等

専ら乗用の用に供する自動車(乗車定員10人以上の自動車、特種用途自動車、幼児専用車、運転者席及びこれと並列の座席以外の座席を有しない自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。)には、年少者用補助乗車装置取付具を2個以上備えなければならない。ただし、高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能な自動車及び運転者席より後方に備えられた座席が回転することにより高齢者、障害者等が円滑に車内に乗り込むことが可能な自動車にあっては、この限りではない。（保安基準第22条の5第1項関係）

5 －39－2 性能要件（視認等による審査）

(1) 年少者用補助乗車装置取付具は、年少者用補助乗車装置から受ける荷重等に十分耐え、かつ、取り付けられる年少者用補助乗車装置が有効に作用し、かつ、乗降の支障とならないものとして、強度、取付位置等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。（保安基準第22条の5第2項関係、細目告示第188条第1項関係）

① 自動車の衝突等によって年少者用補助乗車装置から受ける荷重に十分耐えるものであること。

② 振動、衝撃等によりゆるみ、変形等を生じないものであること。

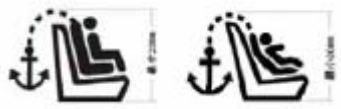
③ 乗降に際し損傷を受けるおそれがなく、かつ、乗降の支障とならない位置に備えられたものであること。

④ 年少者用補助乗車装置（年少者用補助乗車装置取付具により自動車に固定できる構造のものに限る。）を容易に取り付けることができる構造であること。

⑤ ISOFIX トップテザー取付装置及び当該装置の後方に備えられたISOFIXトップテザー取付装置以外の取付装置には、次のいずれかの表示を行うこと。ただし、4 －39－2 (5)の自動車には適用しない。また、ISOFIXトップテザー取付装置以外の取付装置を有していない場合にあっては、この限りではない。

(ア) 全てのISOFIXトップテザー取付装置に、次に定める様式の例により当該装置がISOFIXトップテザー取付装置であることを表示すること。

様式の例



(イ) 全てのISOFIXトップテザー取付装置以外の取付装置に、当該装置がISOFIXトップテザー取付装置として使用できないことを表示すること。

⑥ 年少者用補助乗車装置取付具を2個以上備えていること。ただし、5－39－1ただし書の自動車においてはこの限りではない。なお、幌型形状で複数の列の座席を有するものにあっては、少なくとも2個以上のISOFIX取付装置を備えればよい。また、以下に掲げる全ての要件を満たすものは、上記にかかわらず年少者用補助乗車装置取付具を1個備えればよい。

（ア） 乗降口が2個以下であること。

（イ） 動力伝達装置又は緩衝装置により後部座席への年少者用補助乗車装置取付具の取付けが妨げられる構造であること。

（ウ） 原動機の最高出力（kW）を1000倍した値を車両重量(kg)に75kgを加えた値で除した値が140を超えること。(原動機の最高出力(kW)×1000)/(車両重量(kg)+ 75)＞140

（エ） 原動機の最高出力（kW）が200kWを超えること。

(2)～（4） (略)

5 －39－3 欠番

5 －39－4 適用関係の整理

4 －39－4 の規定を適用する。

5 －47 窓ガラス貼付物等

5 －47－1 性能要件

5 －47－1 －1 視認等による審査

(1) 5 －46－1 (4)に規定する窓ガラスには、次に掲げるもの以外のものが装着（窓ガラスに一部又は全部が接触又は密着している状態を含む。以下5－47－1－1及び5－47－1－2において同じ。）され、はり付けられ、塗装され、又は刻印されていてはならない。ただし、窓ふき器及び自動車製作者が付したことが明らかである刻印については、この限りでない。（保安基準第29条第4項関係、細目告示第195条第5項関係）

①～⑦ （略）

⑧ 道路等に設置された通信設備との通信のための機器、道路及び交通状況に係る情報の入手のためのカメラ、一般乗用旅

客自動車運送事業用自動車に備える車内を撮影するための防犯カメラ、車両間の距離を測定するための機器、雨滴等を検知して窓ふき器を自動的に作動させるための感知器、車室内の温度若しくは湿度を検知して空調装置等を自動的に制御するための感知器又は受光量を感知して前照灯、車幅灯等を自動的に作動させるための感知器であって、次に掲げる要件に該当するもの

ア～イ （略）

⑨～⑫ （略）

⑬ 自動車、自動車の装置等の盗難を防止するための装置が備えられていることを表示する標識又は自動車の盗難を防止するために窓ガラスに刻印する文字及び記号であって、側面ガラスのうち、標識の上縁の高さ又は刻印する文字及び記号の上縁の高さがその附近のガラス開口部の下縁から100mm以下、かつ標識の前縁又は刻印する文字及び記号の前縁がその附近のガラス開口部の後縁から125mm以内となるように貼付又は刻印されたもの

（参考図） （略）

⑭ ①から⑬までに掲げる物のほか、国土交通大臣又は地方運輸局長が指定したもの

(2)～（3） （略）

5 －47－1 －2 （略）

5 －47－2 欠番

5 －47－3 欠番

5 －82 その他の灯火等の制限

5 －82－1 装備要件

自動車には、5 －57から5 －81の3までの灯火装置若しくは反射器又は指示装置と類似する等により他の交通の妨げとなるおそれのある次の灯火又は反射器を備えてはならない。（細目告示第218条第1項関係）

(1)～（5） （略）

（6） 自動車（緊急自動車を除く。）には、次に掲げる灯火と連動して作動する灯火（5 －57から5 －81の3までに規定するものを除く。）及び次に掲げる灯火以外の灯火であって、自動車が右左折、進路の変更、加速、減速、停止その他の動作を行うとする旨を他の交通に対し指示することを目的としたものを備えてはならない。（細目告示第218条第7項）

① 制動灯

② 補助制動灯

③ 後退灯

④ 方向指示器

⑤ 補助方向指示器

⑥ 緊急制動表示灯

⑦ 後面衝突警告表示灯

⑧ 速度表示装置の速度表示灯

(7) （略）

(8) 自動車には、5－57から5－81の3までに規定する灯火の性能を損なうおそれのある灯火及び反射器を備えてはならない。（細目告示第218条第9項）

(9) ～ (12) （略）

北自旅一第２０６号の２
北 自 貨第３６１号の２
北 技 管第　９２号の２
平成２５年　３月１４日

北海道自動車整備連合会　会長　殿

北海道運輸局自動車交通部長

北海道運輸局自動車技術安全部長

自動車の車台番号の適切な管理について（注意喚起）

車台番号は自動車の同一性を示すために、自動車ごとに付されている番号であり、自動車を特定する上で重要な番号ですが、近年、凍結防止剤の塩害等により車台番号が腐食して滅失する事例が増えてきています。

車台番号が不鮮明になった場合には、管轄する運輸支局で職権打刻を受け変更登録を行う必要があり、この場合車台番号が腐食などにより確認出来ないと、相当数の日時を掛けて同一性の確認を行う必要があります。

そのため、下記の各項目に留意をいただきますように、傘下会員の皆様への周知方をお願いいたします。

１．車台番号部分の防錆処理、ペイント、保護テープの貼付など、車台番号の保護に努めていただきますようにお願いします。

２．車体に目立った腐食がなくても、タイヤハウスなどの洗浄が不十分であった場合には、車台番号部分の腐食が発生している場合もありますので、特に、冬期間での管理においては、下回り洗浄と併せて車台番号の保護テープ等が剥がれていないかの確認もお願いします。

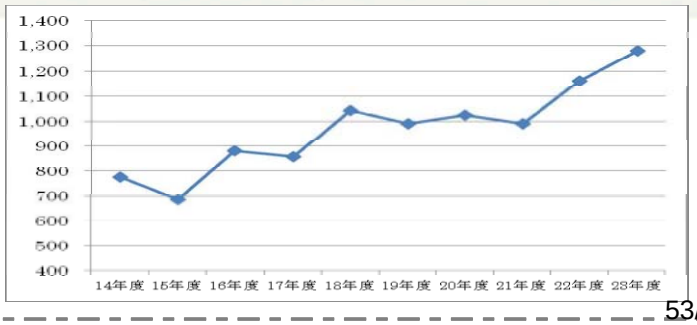
３．車台番号が見づらくなってきた場合には、早めに管轄する運輸支局にご相談いただきますようお願いします。

なお、混雑期（各月末及び３～５月）は極力避けるとともに、やむを得ず混雑期に職権打刻を行う場合には、時間に余裕をもってお越しいただきますようご協力お願いいたします。

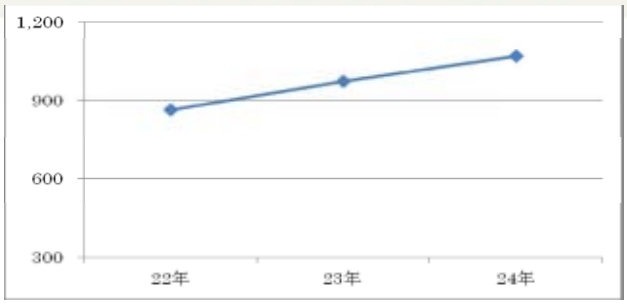
４．これらの事について、顧客に対する周知に努めるようお願いします。

北海道運輸局管内

職権打刻総件数



打刻理由が「不鮮明」なもの（腐食等）



2012年3月

中・大型トラック・バスの ホイールナット締付けトルク

車輪は「走る・曲がる・止まる」を支える大切なものです。
タイヤ交換時などの不適切な取扱いは、
車輪脱落につながり重大な事故を引き起こすことがあります。
必ず、ホイールやホイールボルト、ナットは、正しく取扱ってください。

ホイールナット締付け時の注意点

● ディスクホイール、ハブ、ホイールボルト、ナットの清掃について

ディスクホイール取付面、ホイールナット当たり面、ハブ取付面、ホイールボルト、ナットの錆やゴミ、泥、追加塗装などを取除きます。

● ホイールボルト、ナットの潤滑について

JIS方式・・・ ホイールボルト、ナットのねじ部と座面部（球面座）にエンジンオイルなど指定の潤滑剤を薄く塗布します。
ISO方式・・・ ホイールボルト、ナットのねじ部とナットとワッシャーのすき間にエンジンオイルなど指定の潤滑剤を薄く塗布します。
ナットの座面（ディスクホイールとの当たり面）には塗布しないでください。
※ホイールの固着防止のため、ハブのはめ合い部（インロー部）にグリースを薄く塗布します。

● ホイールナットの締付けについて

ホイールナットの締付けは、対角線順に2～3回に分けて行い、最後にトルクレンチなどを使用して、以降の「ホイールナット締付けトルク」一覧の締付けトルクで締付けます。

● ホイールナットの増し締めについて

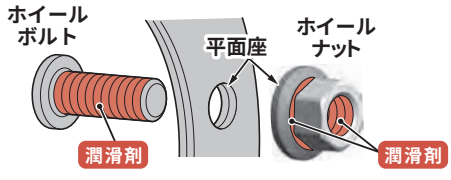
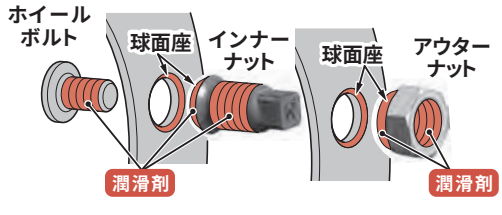
締付け後の初期なじみによって、締付け力が低下します。ホイール取付後、50～100km走行後を目安に増し締めを行います。

● アルミホイールへの履き替えについて

スチールホイール、アルミホイールへの履き替えは、それぞれ専用のホイールボルトやナットへの交換が必要となります。誤組や混用は、ボルト折損などの原因となります。必ず確認してください。

ホイール締付け方式

ホイールの締付け方式には、球面座で締付けるJIS方式と、平面座で締付けるISO方式があります。また「排出ガス規制・ポスト新長期規制適合」大型車から、左右輪・右ねじとする「新・ISO方式」を採用しました。

ホイール締付け方式	ISO方式（8穴、10穴）	JIS方式（6穴、8穴）
ホイールサイズとボルト本数（PCD）	19.5インチ：8本（PCD275mm） 22.5インチ：10本（PCD335mm）	17.5（19.5の一部）インチ：6本（PCD222.25mm） 19.5, 22.5インチ：8本（PCD285mm）
ボルトサイズ ねじの方向	M22 左右輪：右ねじ（新・ISO方式） 右輪：右ねじ　左輪：左ねじ（従来ISO方式）	前輪M24（または20）　後輪M20,M30 右輪：右ねじ　左輪：左ねじ
ホイールナット 使用ソケット	平面座（ワッシャー付き）・1種類 33mm（従来ISO方式の一部は32mm）	球面座・6種類 41mm/21mm
ダブルタイヤ	一つのナットで共締め	インナー、アウターナットそれぞれで締付け
ホイールのセンタリング	ハブインロー	ホイール球面座
アルミホイール履き替え	ボルト交換	ボルトおよびナット交換
後輪ダブルタイヤの締付け構造	 新・ISO方式は、ホイールにISO方式の識別ラベルがあります。 （※一部の車両には、無い場合があります）	

詳しい取扱いは…
日本自動車工業会発行の右記資料を、ご覧ください。
※締付けトルクは、以降の一覧表を参照してください。

■ 新・ISO方式ホイール取扱いガイド
〔掲載サイト〕 http://www.jama.or.jp/user/iso_wheel/index.html
■ 車輪脱落防止のための正しい車輪の取扱いについて
〔掲載サイト〕 http://www.jama.or.jp/user/fall_off_wheel/index.html

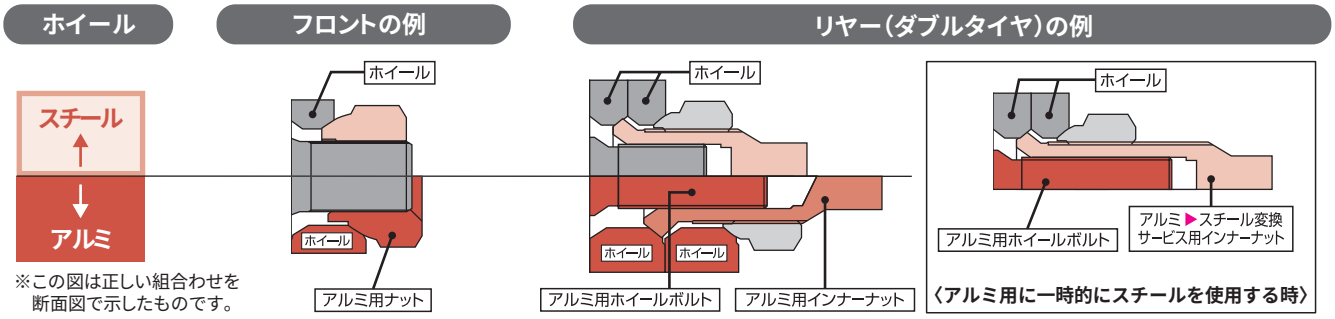
一般社団法人　日本自動車工業会
いすゞ自動車（株）／日野自動車（株）／三菱ふそうトラック・バス（株）／UDトラックス（株）

アルミホイール、スチールホイールの履き替えについて

JIS方式（6穴・8穴 球面座）

ホイール	スチールからアルミに履き替え	アルミからスチールに履き替え	アルミ用に一時的にスチールを使用する時（注1）
フロント	アルミ用のナットに交換（注2）	スチール用のナットに交換（注2）	スチール用のナットに交換
リヤー ダブルタイヤ）	ホイールボルト、インナーナットをアルミ用に交換	ホイールボルト、インナーナットをスチール用に交換	アルミ用ホイールボルトを使用してスチールを履く場合のサービス用インナーナットに交換（注3）

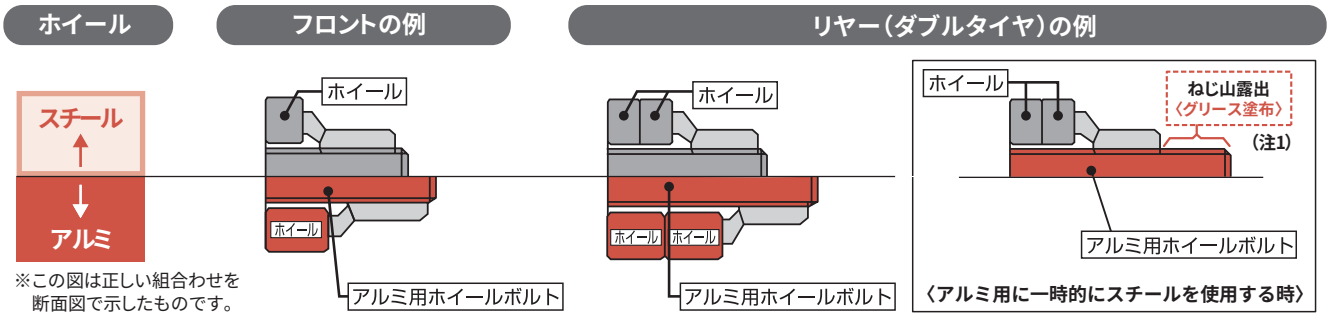
注1：アルミホイールを履いた車両で、冬期間スチールホイールのスタッドレスタイヤを使用するような場合です。
注2：日野車は、ナットに加え、それぞれ専用のホイールボルトに交換します。
注3：再度、アルミホイールを履く場合には、アルミ用のインナーナットへの交換が必要です。



ISO方式（8穴・10穴 平面座）

ホイール	スチールからアルミに履き替え	アルミからスチールに履き替え	アルミ用に一時的にスチールを使用する時
フロント リヤー	ホイールボルトをアルミ用に交換（ホイールナットは共用品）	ホイールボルトをスチール用に交換（ホイールナットは共用品）	そのままアルミ用ホイールボルトにスチールホイールを装着（ホイールナットは共用品）（注1）

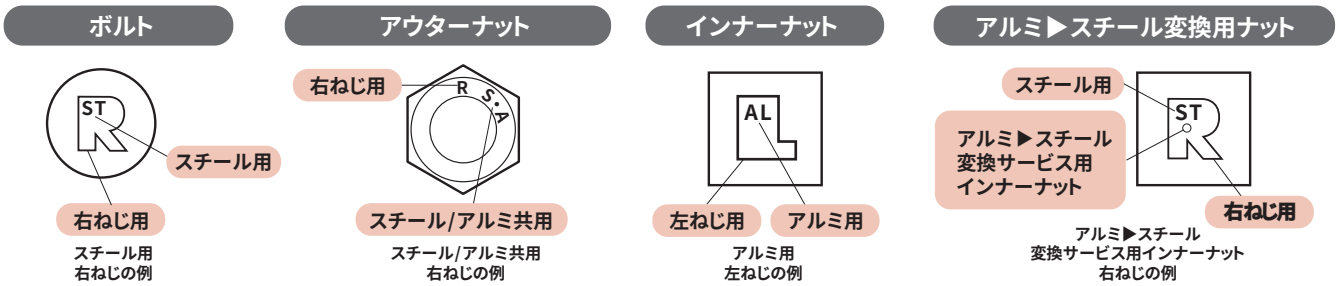
注1：ボルトのねじ部がナットから通常より出っ張ります。露出したねじ部にグリースを塗るなどして、ねじ部の防錆を行ってください。



ホイールボルト、ナットの識別表示について

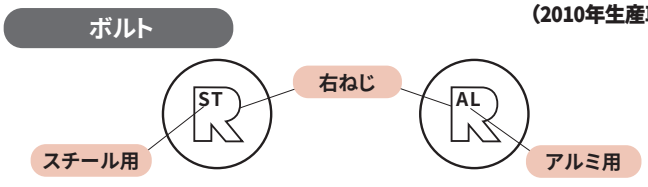
JIS方式（6穴・8穴 球面座）

（2007年生産車から）



新・ISO方式（8穴・10穴 平面座）

（2010年生産車から）



識別表示

ねじの方向	右ねじ	R
	左ねじ	L
ホイールの種類	スチール用	ST
	アルミ用	AL
	共用	S・A

2010年以降～

排出ガス規制・ポスト新長期規制適合
中・大型車の「ホイールナット締付けトルク」一覧

国内大型４社、排出ガス規制・ポスト新長期規制適合車
中・大型トラック・バスの「ホイールナット締付けトルク」一覧です。

【参考】
○排出ガス規制・ポスト新長期規制適合車とは、車両型式の排出ガス規制・識別記号「３桁」の１桁目が
「S□□-」または「T□□-」（※「T□□-」は、低排出ガス10％低減）
車両総重量3.5トン超、12トン以下：平成22年規制（新型車 平成22年10月～、継続生産車 平成23年9月～）
「L□□-」または「Q□□-」（※「Q□□-」は、低排出ガス10％低減）
車両総重量12トン超：平成21年規制（新型車 平成21年10月～、継続生産車 平成22年9月～）
の車両です。
（中・大型トラック・バスでの例）

- 表中の主要車型欄「＊」印以降は、記号を省略しています。
- 締付けトルクは、車両の「タイヤ空気圧ラベル」の近く（ドア開口部周辺など）にも表示しています。
- 「排出ガス規制・新長期規制適合車（含む従前車）」のホイールナット締付けトルクは、裏面の「ホイールナット締付けトルク」一覧を参照してください。
- その他詳しい取扱い方法や、次表以外の車型等は、車載の取扱説明書や整備のマニュアルを参照してください。
- 締付けトルクの単位は、国際単位（SI単位）「N・m」で表記、（　）内に「kgf・m」を記載しています。「kgf・m」換算は、タイヤ空気圧同様「N・m」÷10としています。（※排出ガス規制・ポスト新長期規制適合車から）

ホイールの種類 JIS/6穴（PCD222.25mm） 球面座（右輪：右ねじ 左輪：左ねじ）

N・m（kgf・m）

メーカー	ねじサイズ	主要車型〔通称名等〕	締付けトルク
いすゞ	前輪 M24×1.5 後輪 M20/M30×1.5	〔トラック：フォワード〕 FR＊,FS＊,GS＊	450～500 （45～50）
		〔バス：エルガミオ〕 LR＊	
		〔バス：ガーラミオ〕 RR＊	400～480 （40～48）
日野	前輪 M20×1.5または M24×1.5 後輪 M20/M30×1.5	〔トラック：レンジャー〕 FC＊,FD＊,GC＊,GD＊,FX＊,GX＊	400～480 （40～48）
		〔バス：メルファ〕 RR＊	
		〔バス：レインボー〕 KR＊	450～500 （45～50）
三菱ふそう	前輪 M24×1.5 後輪 M20/M30×1.5	〔トラック：ファイター〕 FK＊	450～500 （45～50）
UDトラックス	前輪 M20×1.5 後輪 M20/M30×1.5	〔トラック：コンドル〕 MK＊,LK＊	380～430 （38～43）

2010年以降～

ホイールの種類　JIS/8穴(PCD285mm)　球面座(右輪:右ねじ 左輪:左ねじ)

N·m(kgf·m)

メーカー	ねじサイズ	主要車型〔通称名等〕	締付けトルク
いすゞ	前輪 M24×1.5 後輪 M20/M30×1.5	〔トラック:フォワード〕 FRS*(一部の車両),FSS*(一部の車両)	550～600 (55～60)
日野		〔トラック:レンジャー〕 FT*	

ホイールの種類　新·ISO/8穴(PCD275mm)平面座(左右輪:右ねじ)
ホイールの種類　新·ISO/10穴(PCD335mm)平面座(左右輪:右ねじ)

N·m(kgf·m)

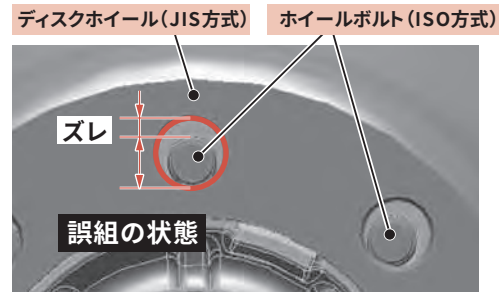
メーカー	ねじサイズ	主要車型〔通称名等〕	締付けトルク
いすゞ	前輪 M22×1.5 後輪 M22×1.5	〔トラック:フォワード、ギガ〕 FT*,FV*,CV*,CX*,CY*,EX*,SF*,SZ*	550～600 (55～60)
		〔バス:エルガ、ガーラ〕 LV*,RU*	
日野		〔トラック:レンジャー、プロフィア〕 FE*,FG*,GK*,FR*,FS*,FN*,FW*,SH*,SS*,FJ*,FQ*,FH*,HF*,HZ*	
		〔バス:ブルーリボン、セレガ〕 KV*,HU*,RU*	
三菱ふそう		〔トラック:ファイター、スーパーグレート〕 FK*,FQ*,FP*,FU*,FV*,FS*,FY*	
		〔バス:エアロスター、エアロクイーン、エアロエース、エアロミディ〕 MM*,MP*,MS*,MK*	
UDトラックス		〔トラック:コンドル、クオン〕 PK*,PW*,CK*,GK*,CD*,CV*,CW*,CX*,CG*,CF*,CZ*,LK*	

19.5インチホイールの誤組について

●**19.5インチホイールでは、新·ISO方式と従来のJIS方式とで、ボルト本数が同じ(8穴)、PCDの差が小さいため(ISO8:PCD275mm　JIS8:PCD285mm)、気づかないと ボルトセンターがずれたまま、ISO·8ハブにJIS·8ホイールが装着できてしまいます。誤って新·ISO方式に、JIS方式ホイールを装着すると、十分な締付け力が得られず、ホイール亀裂や車輪脱落事故の原因となります。**

- 19.5インチでは、従来のJIS方式と同じ8穴ホイールで、JIS方式ホイールのボルト穴径が大きいため、PCDの小さい(10mm)ISO方式·8スタッドハブにJIS方式·8穴ホイールが入ってしまう。
- 反対、すなわち従来のJIS方式·8スタッドハブに、ISO方式·8穴ホイールは、ホイール穴径が小さいため、挿入することができない。

※22.5インチホイールは、ボルト本数が異なるため(JIS8本, ISO10本)、誤組付けはできません。



～2010年以前

排出ガス規制・新長期規制適合車 含む従前車

中・大型車の「ホイールナット締付けトルク」一覧

国内大型４社、排出ガス規制・新長期規制適合車（含む従前車）中・大型トラック・バスの「ホイールナット締付けトルク」一覧です。

○排出ガス規制・新長期規制（平成17年排出ガス規制）適合車・以前の車両で、車両型式の頭2桁（または3桁）が一致、ホイールボルト本数,ねじサイズが下表に適合する場合に、適用する締付けトルク一覧です。

○車両型式が一致しない場合や、ねじサイズが異なる場合は、車載の取扱説明書や整備のマニュアルに記載されている締付けトルクを、ご確認ください。

- 表中の主要車型欄「＊」印以降は、記号を省略しています。
- 締付けトルクは、車両の「タイヤ空気圧ラベル」の近く（ドア開口部周辺など）にも表示しています。
  （※旧年式車では、締付けトルクのラベル表示がない場合もあります）
- 「排出ガス規制・ポスト新長期規制適合車」のホイールナット締付けトルクは、裏面の「ホイールナット締付けトルク」一覧を参照してください。
- 下表以外の車型や、ボルト、ナットのねじサイズが異なる車両は、車載の取扱説明書や整備のマニュアルに記載されている締付けトルクで締付けてください。
- 締付けトルクの単位は、国際単位（SI単位）「N・m」で表記、（　）内に「kgf・m」を記載しています。「N・m」は、「kgf・m」×9.8（有効数字2桁）としています。

＊日産ディーゼル工業（株）は、2010年2月 社名を、UDトラックス（株）に変更しました。

ホイールの種類　JIS/6穴（PCD222.25mm）　球面座（右輪：右ねじ 左輪：左ねじ）

N・m（kgf・m）

メーカー	ねじサイズ	主要車型〔通称名等〕	締付けトルク
いすゞ	前輪 M24×1.5 後輪 M20/M30×1.5	〔トラック：フォワード〕 FR＊,FS＊,GS＊	440～490 （45～50）
		〔バス：エルガミオ〕 LR＊	
		〔バス：ガーラミオ〕 RR＊	390～470 （40～48）
日産ディーゼル （UDトラックス）	前輪 M20×1.5 後輪 M20/M30×1.5	〔トラック：コンドル、ビッグサム〕 MK＊,LK＊,PW＊,CW＊,CX＊,CG＊	370～420 （38～43）
		〔バス：スペース＊〕 RM＊,JM＊,EN＊,RN＊	
日野	前輪 M20×1.5または M24×1.5 後輪 M20/M30×1.5	〔トラック：レンジャー〕 FC＊,FD＊,GC＊,GD＊,FX＊,GX＊	390～470 （40～48）
		〔バス：メルファ、レインボー〕 RR＊,RJ＊	
		〔バス：レインボー〕 KR＊	440～490 （45～50）
三菱ふそう		〔トラック：ファイター〕 FH＊,FK＊,FL＊,FN＊	370～410 （38～42）
		〔バス：エアロミディ〕 ME＊,MJ＊,MK＊	

ホイールの種類　JIS/8穴(PCD285mm)　球面座(右輪:右ねじ 左輪:左ねじ)

N·m(kgf·m)

メーカー	ねじサイズ	主要車型〔通称名等〕	締付けトルク
いすゞ	前輪 M24×1.5 後輪 M20/M30×1.5	〔トラック:フォワード、ギガ〕 FS*,FT*,FV*,CV*,CX*,CY*,EX*	540～590 (55～60)
		〔バス:エルガ、ガーラ〕 LT*,LV*,HR*	
日産ディーゼル (UDトラックス)		〔トラック:コンドル、ビッグサム、クオン〕 LK*,PK*,PW*,CK*,CV*,CD*,CW*,CX*,CG*, GK*,GW*,CF*,CZ*	
		〔バス:スペース*〕 RM*,RP*,JP*,UA*,RA*,RD*,RG*,AS*	
日野		〔トラック:レンジャー、プロフィア〕 FE*,FG*,GK*,FR*,FS*,FN*,FW*,SH*,SS*, FJ*,FT*,FQ*,FH*	
		〔バス:レインボー、ブルーリボン〕 KV*,HR*,HU*,HT*	
三菱ふそう	前輪 M20×1.5または M24×1.5 後輪 M20/M30×1.5	〔トラック:ファイター、スーパーグレート〕 FK*,FL*,FQ*,FM*,FN*,FP*,FU*,FV*,FT*, FS*,FY*,FR*,FW*	
		〔バス:エアロ*〕 MJ*,MK*,MP*,MM*,MS*,MU*,AA*,AR*,AJ*	

～2010年以前

ホイールの種類　ISO/10穴(PCD335mm)　平面座(右輪:右ねじ 左輪:左ねじ 一部右ねじ)

N·m(kgf·m)

メーカー	ねじサイズ	主要車型〔通称名等〕	締付けトルク
いすゞ	前輪 M22×1.5 後輪 M22×1.5	〔トラック:ギガ〕 EX*	490～540 (50～55) ※注1
		〔バス:ガーラ〕 LV*,RU*	
日産ディーゼル (UDトラックス)		〔トラック:ビッグサム、クオン〕 CF*,CZ*	590～640 (60～65)
		〔バス:スペース*〕 RP*,RA*,RD*,RG*,AS*	540～590 (55～60)
日野		〔トラック:日野スカニア〕 SHD*	600 (61)
		〔トラック:プロフィア〕 FR*,FS*	490～540 (50～55) ※注1
		〔バス:セレガ〕 RU*	
三菱ふそう		〔トラック:スーパーグレート〕 FP*,FU*,FV*,FT*,FR*,FW*	560～660 (57～67)
		〔バス:エアロ*〕 MP*,MS*,MU*,AA*,AR*	540～590 (55～60)

※ 注1:総輪駆動車(いすゞ:SF*,SZ*)(日野:HF*,HZ*)で、前輪が「ISO／10穴」の締付けトルクは、590～640N·m(60～65kgf·m)です。

事　務　連　絡
平成 19 年 4 月 20 日

（社）日本自動車整備振興会連合会
指導部長　殿

国土交通省
自動車交通局技術安全部整備課

自動車点検基準等の改正に伴う増し締めの取扱いについて

３月１４日、自動車点検基準（昭和２６年運輸省令第７０号）の一部改正を公布し、４月１日から施行されました。これに合わせ、定期点検の実施方法等を自動車使用者又は運転者が容易に理解することができるように作成している自動車の点検及び整備に関する手引（平成１２年運輸省告示第１６２号。以下「手引」という。）を全面改正しました。

今回の改正では、大型車の車輪脱落事故が依然として発生していることから、この再発防止を目的として、自動車点検基準において大型車の１２月点検項目に「ホイール・ナットとホイール・ボルトの損傷」を追加し、手引においてディスク・ホイールを外して点検すること及びディスク・ホイール取付後５０～１００㎞走行後にホイール・ナットの増し締めをすること（以下「増し締め」という。）等を規定しました。

しかし、増し締めについては自動車使用者に車両を引き渡した後に行われることが通例であると考えられ、また、整備事業者に再入庫するか又は自動車使用者自ら増し締めを行うかどうかは自動車使用者に委ねられることから、下記の事項について貴会傘下会員に対して周知徹底方よろしくお願いします。

記

1. 増し締めは、１２か月点検の一部として自動車使用者の責任において実施しなければならないものですが、増し締め自体は、下記２に則り対応することを前提に、道路運送車両法第 94 条の 5 第 1 項の点検に関しては、指定自動車整備事業者が必ず実施しなければならない作業の内容には含まれないもの

として扱います。また、認証事業者が行う１２か月点検においても同様に、検査場への持込み前の点検において、必ず実施しなければならない作業の内容には含まれないものとして扱います。

2. 増し締めに係る記録簿の記載について

① 定期点検整備を行った整備事業者が、自らなじみが出るまで走行（５０～１００㎞走行）し、増し締めも実施した場合

「ホイール・ナット及びホイール・ボルトの損傷」の項目にチェック記号を記載し、アドバイス欄等に「増し締め実施済み。」を附記してください。

② 定期点検整備において、整備事業者がディスク・ホイールの取り付けまでを実施した場合

「ホイール・ナット及びホイール・ボルトの損傷」の項目にチェック記号を記載し、アドバイス欄等に「増し締めをしてください。」を附記することにより増し締めは実施していないことを明確にしてください。また、自動車使用者等に対して増し締めの励行について啓発するように努めるとともに、自動車使用者が自ら増し締めを実施する場合には、③に準じて点検整備記録簿等に記載することを啓発して下さい。

③ ②の場合の後、整備事業者が増し締めだけを実施した場合

道路運送車両法第４９条第１項の規定に基づき点検整備記録簿（新規のものでも、②で記載済みのものでも可。）に記載することとし、増し締めを実施した旨をアドバイス欄等に記載してください。（なお、車両に備え付けのメンテナンスノートに付随した「メンテナンスレコード」に記載することでも良いこととします。）

3. 点検又は整備の料金の設定・請求にあたっては、増し締めに関し、道路運送車両法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 74 号）第 62 条の 2 の 2 第 1 項第 3 号の規定を遵守してください。

参 考

自動車点検基準等の改正に伴う増し締めの取扱いについての意見
（ホイールナットとホイールボルトの損傷における増し締め作業）

＜意見1＞
「2．増し締めに係る点検整備記録簿の記載について」の①及び②おいて記録簿のアドバイス欄等に「増し締め実施済み。」、「増し締めをしてください。」の附記について、書き忘れた場合は、「記録簿の一部記載漏れ」として行政処分の対象にならないようにしていただきたい。（日整連）

→ 整備事業者が実施した点検整備内容の明確化と増し締めの確実な励行を目的として附記することとするため行政処分の対象とはしませんが、行政処分をしないことを明確にすることによって、増し締めがなされないとか自動車使用者に周知されないようなことは避けなければなりません。

＜意見2＞
3．点検又は整備の料金の設定にあたっては、増し締めに関し、道路運送車両法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 74 号）第 62 条の 2 の 2 第 1 項第 3 号の規定を遵守することと記載されているが、本件を記載する必要があるでしょうか？本件は料金を請求してはならないということでしょうか？（九州、日整連）

→ 文書（案）は整備事業者が行う点検整備の範囲の考え方を示したものです。増し締めの実施・未実施については自動車使用者等からの依頼に対して整備事業者が実施したか否かを伝えるとともに、増し締めを行っていない場合にはその必要性を説明し、実施していない内容については請求しないことを明確にするために記載したものです。

＜意見3＞
今回の照会はあくまで12月点検時のものと理解していますが、日常行われるタイヤ交換に伴うディスク・ホイール取付け後の増し締めに関しては、認証をもたないタイヤ販売店、あるいわ運送事業者等で作業する場合が多々あると思われることから、本省にて整備事業者以外の周知も別途行うよう要望します。（地方運輸支局へ関係団体から要望があるとのことです。）（北陸信越）

→ 昨年から注意事項等の徹底をはじめ、タイヤ交換時期における啓発活動及び省令及び告示の周知等においては、自動車関係団体で構成された大型車の車輪脱落防止対策に係る啓発活動連絡会において周知・徹底している。また、省令及び告

示の周知については、点検整備推進協議会構成団体に対して通達し、傘下会員あて徹底した。さらに、自動車使用者等に対する直接指導については街頭検査時や支局窓口でリーフレットによる周知活動、整備管理者研修、自動車検査員研修及び整備主任者研修等の機会を捉えて啓発活動を継続的に実施しているところであり、啓発活動については継続して実施していただきたい。

大型車の車輪脱落防止対策に係る啓発活動連絡会
(社)全日本トラック協会、(社)日本バス協会、(社)全国自家用自動車協会、(社)日本自動車整備振興会連合会、(社)日本自動車販売協会連合会、全国タイヤ商工協同組合連合会、(社)日本自動車タイヤ協会、全国石油商業組合連合会、(社)日本自動車工業会、(社)日本自動車車体工業会、日本自動車輸入組合、(社)日本自動車機械工具協会、(社)日本自動車機械器具工業会、自動車用品小売業協会。

点検整備推進協議会
(社)全日本トラック協会、(社)日本バス協会、(社)日本自動車工業会、日本自動車輸入組合、(社)日本自動車整備振興会連合会、(社)全国レンタカー協会、(社)全国乗用自動車連合会、(社)日本自動車連盟、(社)全国自家用自動車協会、(社)日本自動車販売協会連合会、(社)日本中古自動車販売協会連合会、(社)全国軽自動車協会連合会、(社)日本自動車タイヤ協会、全国石油商業組合連合会、(財)自動車検査登録協力会、(財)日本自動車教育振興財団、(社)日本損害保険協会、全国共済農業協同組合連合会、全国労働者共済生活協同組合連合会、(社)日本自動車部品工業会、(社)　全国自動車部品商団体連合会、全国自動車電装品整備商工組合連合会、自動車用品小売業協会、(社)電池工業会、全国ディーゼルポンプ振興会連合会、日本自動車車体整備協同組合連合会、全国タイヤ商工協同組合連合会、(社)日本自動車車体工業会、全国自動車部品販売店連合会、日本自動車部品協会、(社)日本自動車機械器具工業会、(社)日本自動車機械工具協会

※太字は、大型車の車輪脱落防止対策に係る啓発活動連絡会及び点検整備推進協議会の両会に参画している団体

＜意見4＞

点検整備記録簿の記載方法について（四国）

イ．A工場で2．②の取扱いをした車両が、B工場で増し締めを実施した場合、A工場が記載した点検整備記録簿にB工場が「増し締め実施済み。」と記載した場合、ホイール・ナット等に不具合が生じた場合の責任の所在が明確にならない不都合が生じる恐れが考えられます。

また、B工場が増し締めを実施した場合、新しい点検整備記録簿に「増し締め実施済み。」と記載する法的根拠はあるのでしょうか。

ロ．運輸局の考え方としては、2．②の取扱いをした場合、自動車使用者に対し、増し締めの励行について周知することとなっています。この取扱いをした場合は、それ以降の責任は使用者にあると解釈することができると思われます。

よって、2．③の取扱いを規定する必要性が無くなると考えられます。

→ 改正自動車点検基準における12か月点検では、「ホイール・ナットとホイール・ボルトの損傷」の点検項目を追加し、手引において増し締めまでを実施の方法として規定しました。すなわち、増し締めは、定期点検整備の一部に位置付けられているものです。

従って、法文に忠実に照らせば、車両法第49条第1項に基づき、所定の事項（点検の年月日、点検の結果、整備の概要、整備を完了した日及び省令で定める事項）を点検整備記録簿に記載しなければならないということになります。翻って、増し締めまで含めて点検整備記録簿に記載することの必要性を考えてみるに、本来点検整備記録簿は、その記録を保存させることにより、自動車の整備状況を明らかにし、自動車使用者による安全確保・環境保全に役立てるという意義があるものですが、増し締めを実施した旨の記録をすることも、増し締め忘れを防止する等の効果があり、同様の意義が認められます。このように法文上の必要性から考えても、2．③の取扱いを規定する必要があります。なお、点検整備記録簿については、一枚でなければならないというきまりはありませんので、新しい点検整備記録簿に記載するのか増し締め前の点検整備記録簿に記載するのかについては限定せず、記載しなければならない事項を記載すればよいものとしたものです。

なお、「増し締め実施済み。」又は「増し締めを実施してください。」を記載することは、整備の概要を記載するもので、併せて自動車使用者に対して点検整備の実施内容を明確にし、認識させるためのものですが、結果として実施した整備事業者を明確にすることにより、整備事業者が保護されることもあるかもしれません。

平成25年2月8日

国土交通省　自動車局　審査・リコール課
不具合情報調査推進室　御中

一般社団法人　電池工業会
二次電池　PL委員会
委員長　　山口　修
（公印省略）

自動車用バッテリでの爆発問題に対する その後（2012年4月から2012年9月）の状況について

拝啓　貴局におかれましては、ますますご隆盛のこととお慶び申し上げます。
平素は一方ならぬご支援を賜り、厚くお礼申し上げます。
自動車用バッテリでの爆発問題につきまして、'12年7月に2011年度下期の結果と、電池工業会での啓発活動等についてご報告申し上げました。
今回は、2012年度上期の結果をご報告申し上げますので、ご査収戴きますようお願い申し上げます。
今後とも、よろしくご指導、ご鞭撻戴きますようお願い申し上げます。

敬具

記

1．2012年4月～2012年9月の自動車用バッテリ爆発事故発生状況

（1）　表－1に示しますように、2012年4月から2012年9月までの半年間の爆発事故発生件数は　24件　でした。（詳細は添付　表－2 に示します。）

（2）　この発生件数を過去5年間遡り、同時期（上期）と比較しますと、'07年度：30件、'08年度：37件、'09年度：32件、'10年度：33件、'11年度：23件に対しまして、減少傾向と言えます。（図－2 をご参照下さい。）

（3）　乗用車は、図－2に示しますように集計期間を5年単位で傾向を見ると、'98年度～'02年度は上期平均10件、'03年度～'07年度は上期平均7件、'08年度～'12年度は上期平均4件と顕著な減少傾向が見られます。

（4）　バス・トラック・タクシーも同様に5年単位の平均を見ると、8件、13件、16件となり増加傾向が見られますが、近々5年以内の上期の傾向を見ますと、'08年度：19件、'09年度：20件、'10年度：18件、'11年度：13件、'12年度：10件であり、減少傾向への移行が見て取れます。

（5）　農機・建機については同様の5年単位平均で、4件、8件、9件となり'03年度以降の発生件数は高止まりで推移しています。
'12年度上期の発生件数を見ても、11件で増加傾向と言え、内訳は農業機械：5件、建設機械：3件、フォークリフト：2件、除雪機：1件となっており、多岐に渡っています。

2. 考察

（1） 用途別の年間発生状況と占有率を図－1に示します。 また、上期の用途別発生件数の占有率推移を図－3に示します。
図－3の占有率推移を見ると、乗用車は'07年度以降20%以下の推移であり増加の兆候は見られません。同じくバス・トラック・タクシーを見ると、'09年の63%をピークに減少傾向であり、12年度上期の占有率は42%となっています。また農機・建機は46%と高い占有率となっており、乗用車とバス・トラック・タクシーの発生件数減少と農機・建機自体の増加が影響したものです。

（2） バス・トラック・タクシーの年度毎上期の発生件数占有率推移を図－4に示します。
12年度上期の占有率を見ますと、トラック:60%、バス:30%、タクシー:10%であり、トラックの占有率が高く、過去5年間遡ってもトラックの占有率は50%以上の高い水準で推移しており、高留まりの傾向と言えます。

（3） 12年度の原動機始動用バッテリ爆発報告一覧を表－2に示します。
発生件数合計24件の内訳は、乗用車:3件、バス・トラック・タクシー:10件、農機・建機:11件となっています。
表中の推定原因を見ると、液切れ:19件、液栓目詰り:2件、振動断線:1件、極柱溶断:1件、不明:1件となっており、液切れ、液栓目詰りといったメンテナンス不備による発生が全体の88%を占めています。
比較的に整備が行き届いていると言われるプロユースのバス・トラック・タクシーでも、10件中8件が液切れ状態での使用により事故に至っております。

（4） また、農機・建機用途は、11件、占有率46%と悪化傾向です。
使用分野は、農業機械、建設機械、フォークリフト、除雪機など多岐に亘ります。
表-2を見ると、不明:1件を除き、液切れ:8件、液栓目詰り:1件、極柱溶断:1件、が原因となっており、やはりメンテナンスに起因する発生が大部分を占めています。

（5） いずれの用途におきましても、メンテナンス要因である“液切れ”による内部劣化に起因するものが多く、“確実な固定”、“上面の清掃”等も含め、事故を未然に防止するため、バッテリを安全に取扱うための啓発活動を継続的に推進して参ります。

3. 電池工業会での活動状況

3. 1 これまでの活動状況

（1）プロユーザー向けバッテリ安全啓発PR活動の展開
8月27日(月)公益社団法人日本バス協会様と公益社団法人全日本トラック協会様を訪問し、バス・トラック各用途における爆発事故発生状況の報告と、電池工業会の安全啓発活動への協力をお願いしました。
'08年度以降、東京都トラック協会様発行の、「整備管理者研修資料」への啓発資料掲載を12年度も引き続き掲載頂きました。
また、12年度につきましても同上掲載用資料を提出いたしました。

（2）一般ユーザー向けバッテリ安全啓発PR活動の展開
10月27日(土)京葉道路 幕張パーキングエリヤにて行われました“自動車点検整備推進運動2012”へ参加させて頂きまして、バッテリを安全にご使用頂くための点検整備についての啓発活動を実施いたしました。

3．2 今後の活動計画

（1） バス、トラック、タクシー、および農業機械、建設機械、フォークリフト等の輸送車両の分野に対して、引き続き日常点検の重要性を訴えるとともに、液量点検の重要性及び安全な取扱いを促す啓発活動を重点的に進めて参ります。
’13年度も引続き、公益社団法人日本バス協会様と公益社団法人全日本トラック協会様のご協力を頂き、協会様発行の資料等に、バッテリを安全に取扱うための啓発資料掲載の実施等を通じて啓発活動を行う予定です。

（2） 自動車の日常点検整備、定期点検整備の重要性を認識頂き、自動車ユーザーの保守管理意識を高めるためのイベントに積極的に参加させて頂き、バッテリを安全に取扱うための安全啓発活動を積極的に推進して参ります。

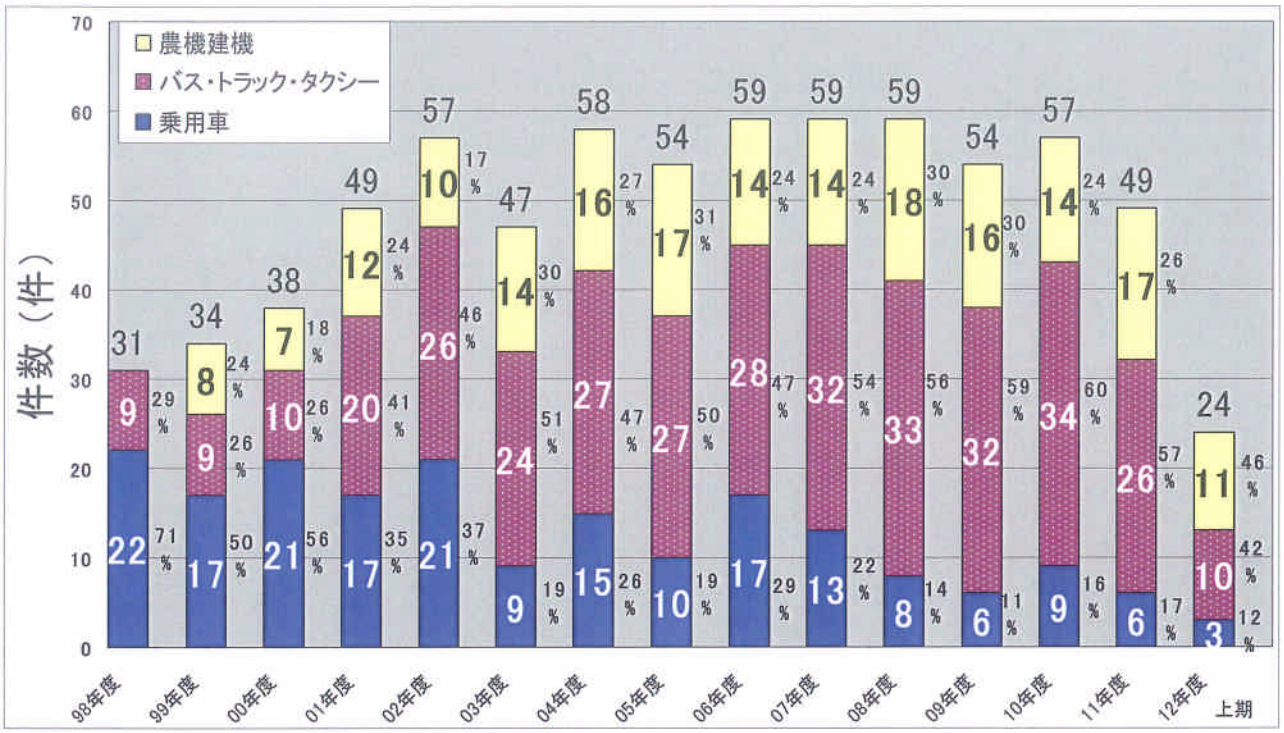
以 上

１０．自動車用バッテリでの爆発問題に対する状況について

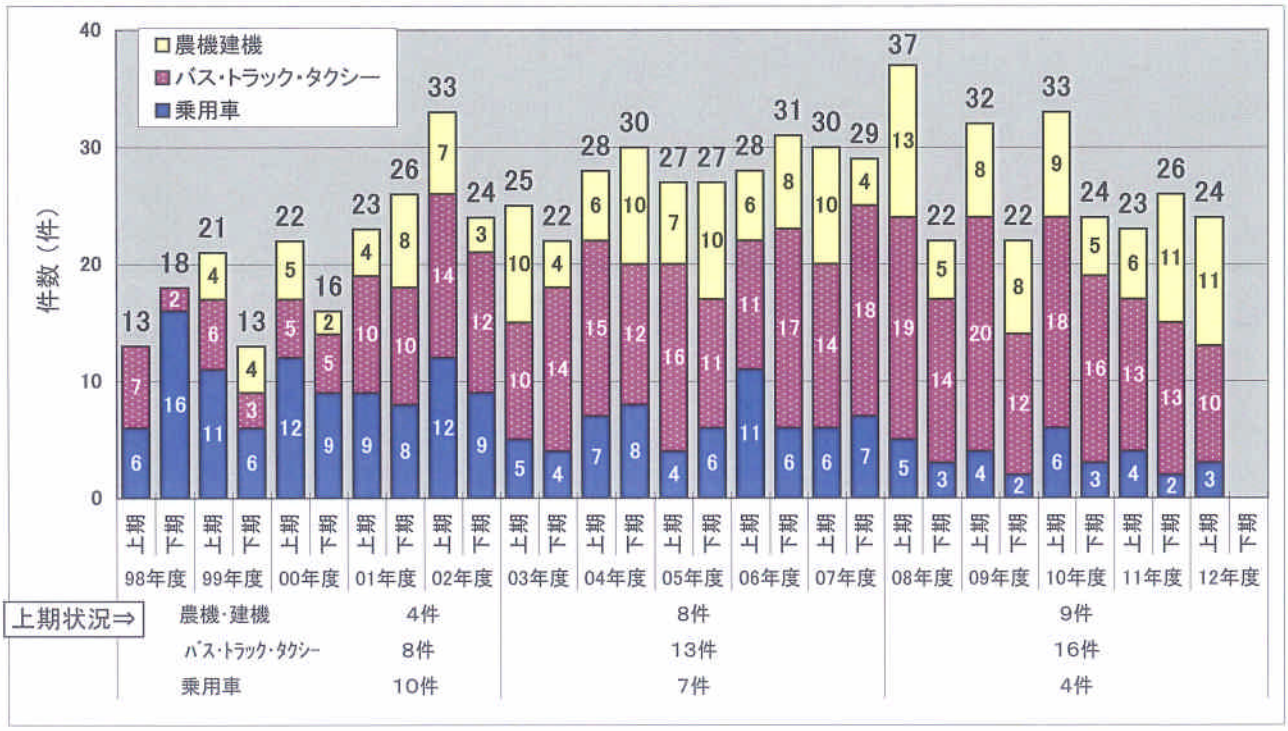
表－１　1998年度から2012年上期までの発生件数

	98年度		99年度		00年度		01年度		02年度		03年度		04年度		05年度		06年度		07年度		08年度		09年度		10年度		11年度		12年度	
	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下
期別件数	13	18	21	13	22	16	23	26	33	24	25	22	28	30	27	27	28	31	30	29	37	22	32	22	33	24	23	26	24	－
年度合計	31		34		38		49		57		47		58		54		59		59		59		54		57		49		24	

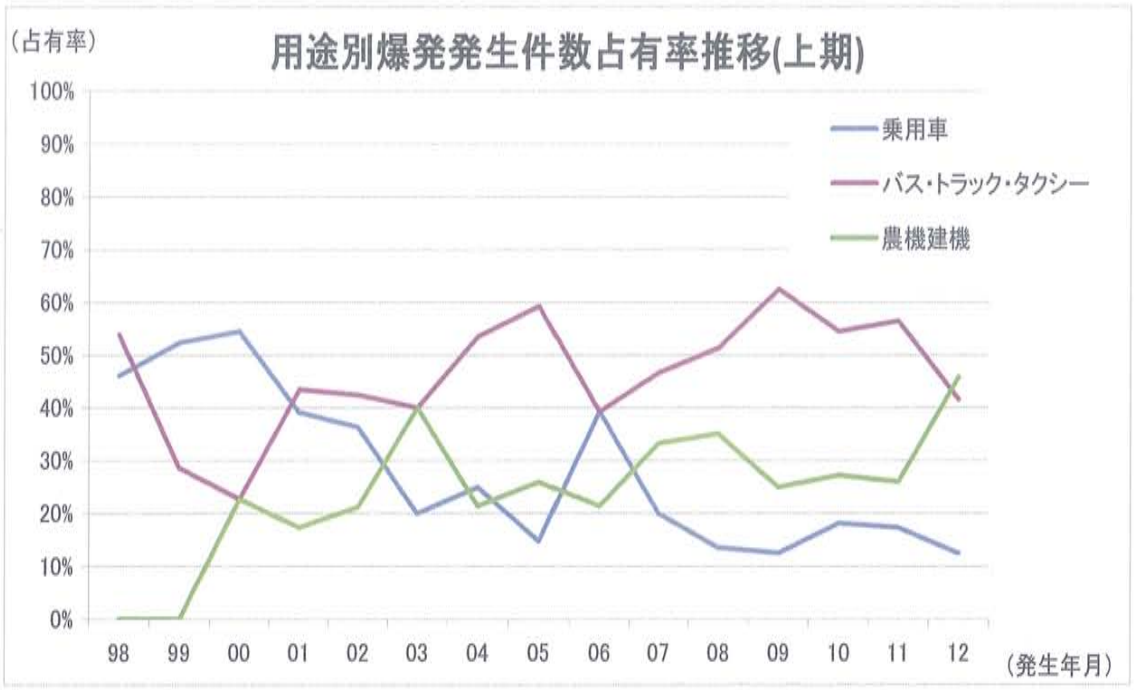
図－１　年度毎の用途別発生状況と占有率



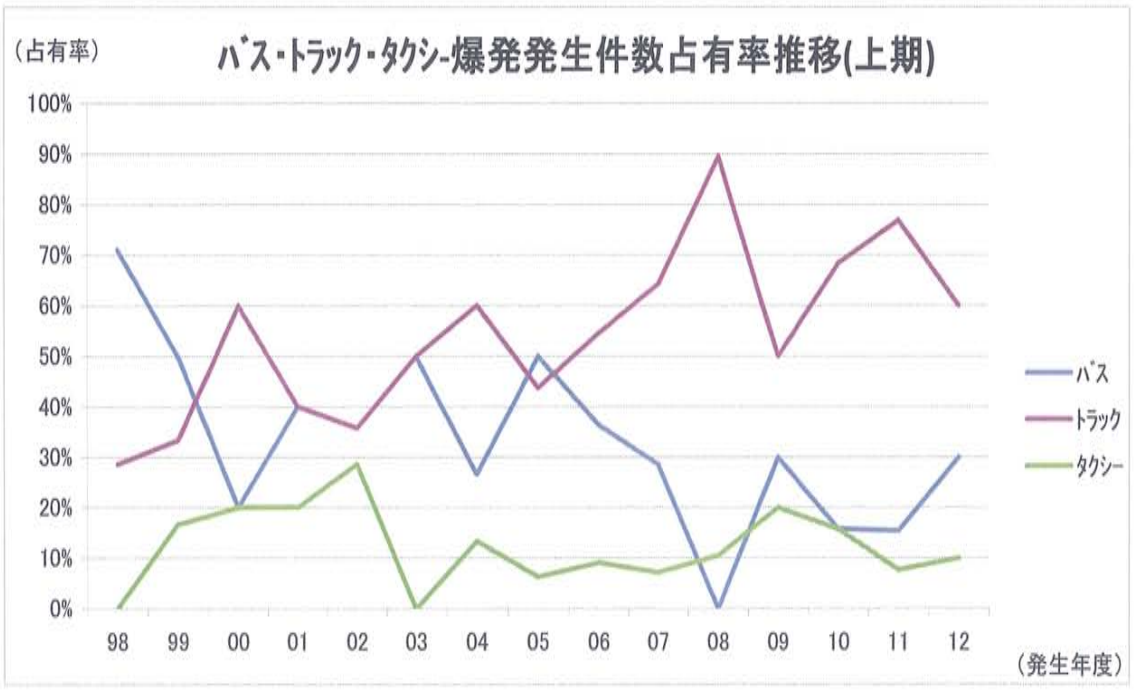
図－２　半期毎の用途別発生状況



図－３　年度毎上期の用途別発生件数の占有率推移



図－４　年度毎上期のﾊﾞｽ･ﾄﾗｯｸ･ﾀｸｼｰ発生件数の占有率推移



表－2　原動機始動用バッテリの爆発報告一覧

（期間：2012／4～2012／9）

	管理No.	受付年月	用途	メーカー名	通称名/型式	ナンバー色	発生地域	年式	発生年月日	使用期間（月）	走行距離（km）	発生の状況			バッテリ			推定原因			
												エンジン始動時	走行中	その他	生産国	電池型式	製造年月	メンテナンス	設計製造	その他	火点
1	2012上01	12/04	8. 除雪機	ﾌｼﾞｲｺｰﾎﾟﾚｰｼｮﾝ	S909DC		山形	不明	2012/04/11	16	不明		○		日本	B19L	10/01			極柱溶断	内部
2	2012上02	12/04	1. 乗用車	日産	キャラバン KR-KWE25-125082		大阪	2006年	2012/04/23	29	不明	○			日本	D31R	08/11	液切れ			内部
3	2012上03	12/04	7. 建機	不明	バックホー MM25SG-2		秋田	不明	2012/04/11	6	不明	○			日本	85D26R	不明			液栓目詰り	内部
4	2012上04	12/04	5. 農機	クボタ	トラクター		山口	不明	2012/04/14	53	不明	○			日本	115D31R	07/05	液切れ			内部
5	2012上05	12/05	7. 建機	三菱	バックホー		愛媛	不明	2012/05/21	26	不明	○			日本	105D31R	10/02	液切れ			内部
6	2012上06	12/06	3. バス	三菱ふそう	不明/PA-MK27FH	緑	埼玉	不明	2012/05/--	13	48, 600			不明	日本	195G51	10/10	液切れ			内部
7	2012上07	12/06	1. 乗用車	ホンダ	不明		宮崎	不明	2012/05/15	不明	不明	○			日本	B24L	06/10	液切れ			内部
8	2012上08	12/06	4. トラック	いすゞ	エルフ NKR66GAV-7404340	白	栃木	不明	2012/06/--	不明	不明	○			日本	D26R	10/10			振動断線	内部
9	2012上09	12/07	7. 建機	日立建機	油圧ショベル/EX100	不明	大阪	2000年	2012/07/05	90	不明			○	日本	95D31R	05/01	液切れ			内部
10	2012上10	12/07	6. フォークリフト	日産	不明	不明	埼玉	不明	2012/07/10	9	不明	○			日本	95D31L	11/08	液切れ			内部
11	2012上11	12/07	4. トラック	いすゞ	エルフ	緑	福井	不明	2012/07/18	4	不明		○		日本	55D23R	12/02	液切れ			内部
12	2012上12	12/07	3. バス	日野	ポンチョ	緑	広島	2010年	2012/06/29	14	102, 255		○		日本	130E41L	11/04	液切れ			内部
13	2012上13	12/07	1. 乗用車	日産	プレサージュ		神奈川	不明	2012/07/08	10	10,000	○			日本	D23L	11/08	液切れ			内部
14	2012上14	12/07	5. 農機	昭和ｽﾋﾟｰﾄﾞｽﾌﾟﾚｰﾔｰ	農薬散布機 (3S-3WD-510)		新潟	不明	2012/07/23	3	不明		○		日本	85D26R	不明	液切れ			内部
15	2012上15	12/08	3. バス	ふそう	FT54JX	緑	福岡	2007年	2012/08/08	24	不明	○			日本	155G51	10/04	液切れ			内部
16	2012上16	12/08	6. フォークリフト	三菱重工	FD80T	不明	岡山	不明	2012/07/28	34	不明		○		日本	120E41R	09/04	液切れ			内部
17	2012上17	12/08	4. トラック	いすゞ	エルフ/不明	不明	不明	不明	2012/06/19	不明	不明	○			日本	80D26R	11/09			液栓目詰り	内部
18	2012上18	12/08	4. トラック	三菱ふそう	不明/KL-FU54JUZ	不明	新潟	2004年	2012/08/04	不明	不明	○			日本	195G51	10/02	液切れ			内部
19	2012上19	12/09	4. トラック	日産	アトラス/TD23	緑	新潟	1994年	2012/08/28	4	2, 926		○		日本	105D31R	12/04	液切れ			内部
20	2012上20	12/09	4. トラック	日野	レンジャー	緑	鹿児島	不明	2012/08/30	30	不明		○		日本	75D23L	09/09	液切れ			内部
21	2012上21	12/09	5. 農機	井セキ	トラクター		高知	不明	2012/08/29	0	0	○			日本	85D26R	12/02			不明	不明
22	2012上22	12/09	5. 農機	クボタ	トラクター(200DT)		埼玉	不明	2012/08/31	17	不明		○		日本	95D31R	11/01	液切れ			内部
23	2012上23	12/09	2. タクシー	トヨタ	コンフォート	緑	徳島	不明	2012/09/10	23	不明	○			日本	85D26L	09/09	液切れ			内部
24	2012上24	12/09	5. 農機	クボタ	トラクター(ZL1-20)		香川	不明	2012/09/26	不明	不明	○			日本	D31R	00/10	液切れ			内部

平成 25 年６月 28 日
自　動　車　局

エアブレーキを装備したトラックでは ブレーキのバタ踏みは危険です！

エアブレーキを装備したトラックが数台の車両と衝突する事故が、昨年度に２件（注１）発生しました。当該事故は、ブレーキのバタ踏み（注２）によりエアタンク内の圧力が低下し、ブレーキ力が低下したことや過積載等が原因と考えられることから、国土交通省から大型車メーカー４社（いすゞ自動車（株）、日野自動車（株）、三菱ふそうトラック・バス（株）及びＵＤトラックス（株））に対して、注意喚起などの取組みを行うことについて検討を依頼していたところです。

今般、大型車メーカー４社より、大型車メーカー４社のホームページへの注意喚起のチラシ（別紙）の掲載等により、取扱説明書等に記載のあるエアブレーキ車でのブレーキペダルのバタ踏みをしないこと等について、改めて注意喚起を実施するとの報告がありました。本報告を受けて、国土交通省においては、自動車関係団体及び地方運輸局に対して注意喚起に関する協力依頼を行うとともに、国土交通省のホームページにおいて、注意事項を掲載しました。

【エアブレーキを装備したトラックにおけるブレーキに関する注意事項】

- エアブレーキを装備したトラックでのブレーキペダルのバタ踏みはやめましょう。
  - ✓ エアブレーキは操作の度にエアタンクに貯めた空気を消費します。バタ踏みをすると空気圧が大きく低下し、ブレーキ力が低下します。
  - ✓ エアタンク内の空気圧が低下するとエアメーターの針がレッド（赤色）ゾーンまで落ちるとともに、警報ブザーが鳴りますので、注意しましょう。
  - ✓ 取扱説明書等にもバタ踏みをしないよう記載がありますので、改めて確認しましょう。
- 下り坂ではエンジンブレーキ等を有効に活用しましょう。
  - ✓ フットブレーキを使い過ぎると、ブレーキが過熱し「フェード現象」や「ベーパーロック現象」を起こし、ブレーキの効きが悪くなり大変危険です。
- 過積載は法律で禁止されています。
  - ✓ 過積載をすると、通常より制動距離が伸びるなど思わぬ事故や故障の原因になります。

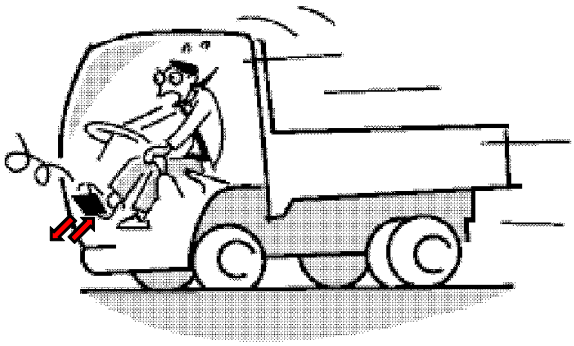
【注意事項掲載ホームページ】

・ 国土交通省ホームページ（自動車を安全に使うためには）
http://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcl/carsafety.html

（注１）平成 24 年５月、トラックが計３台の車両と衝突の上、店舗に突っ込んで停止し、計６名が重軽傷を負う事故が発生。平成 24 年７月、大型トラックが信号待ちをしていた軽トラックなど計５台と衝突し、軽トラックの運転手１名が死亡、大型トラックの運転手を含む他５名が病院に搬送される事故が発生。

（注２）バタ踏みとは、ブレーキペダルの踏み込み、ゆるめ操作を短時間に必要以上に繰り返すこと。

エアブレーキ車ではブレーキのバタ踏みは危険です！

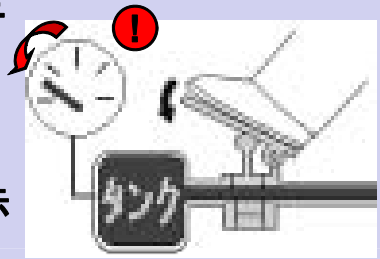


～事故状況～
エアブレーキ車において、ブレーキペダルのバタ踏み※等によりブレーキの効きが悪くなり、数台の車両と衝突する事故が発生しました。

※ バタ踏みとは、ブレーキペダルの踏み込み、ゆるめ操作を短時間に必要以上繰り返すことです。

● エアブレーキ車でのブレーキペダルのバタ踏みはやめましょう。

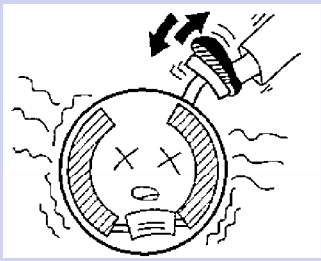
- ✓ エアブレーキは操作の度にエアタンクに貯めた空気を消費します。バタ踏みをすると空気圧が大きく低下し、ブレーキ力が低下します。



- ✓ 空気圧が低下するとエアメーターの針がレッド（赤色）ゾーンまで落ちるとともに、警報ブザーが鳴りますので、注意しましょう。
- ✓ 取扱説明書等にもバタ踏みをしないよう記載がありますので、改めて確認しましょう。

● 下り坂ではエンジンブレーキ等を有効に活用しましょう。

- ✓ フットブレーキを使い過ぎると、ブレーキが過熱し「フェード現象」や「ベーパーロック現象」を起こし、ブレーキの効きが悪くなり大変危険です。



● 過積載は法律で禁止されています。

- ✓ 過積載をすると、通常より制動距離が伸びるなど思わぬ事故や故障の原因になります。

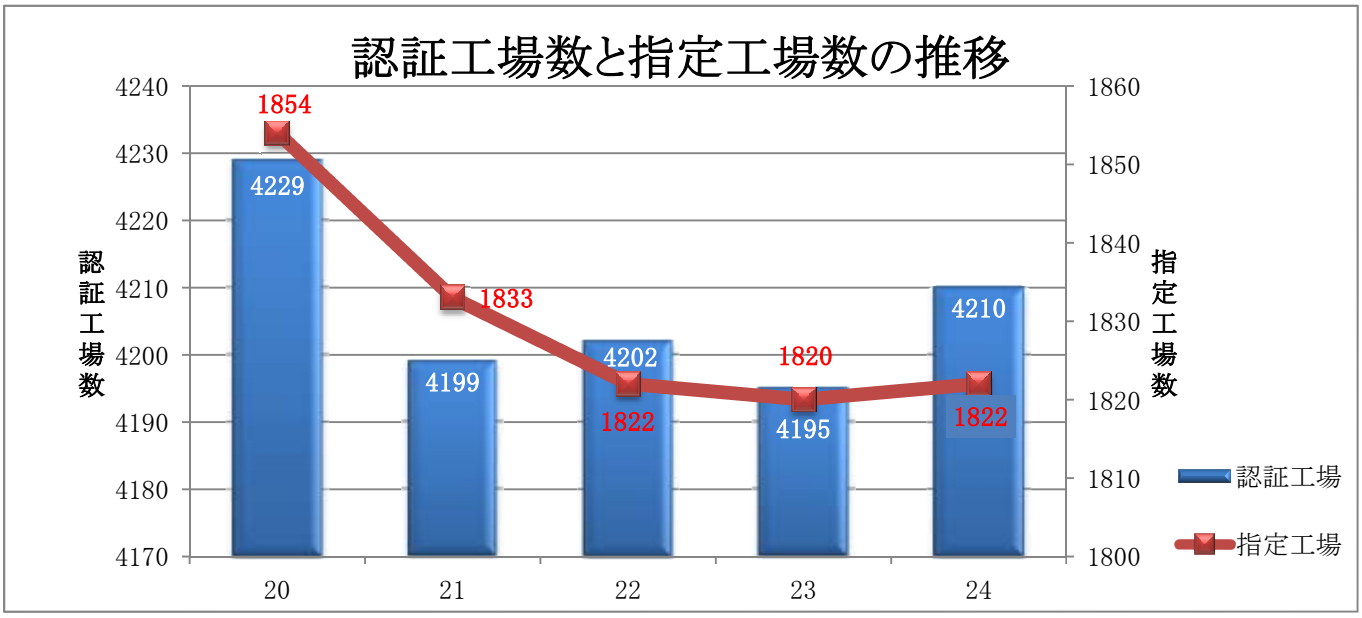
いすゞ自動車（株）／日野自動車（株）／三菱ふそうトラック・バス（株）／UDトラックス（株）

北海道運輸局管内整備事業の現況

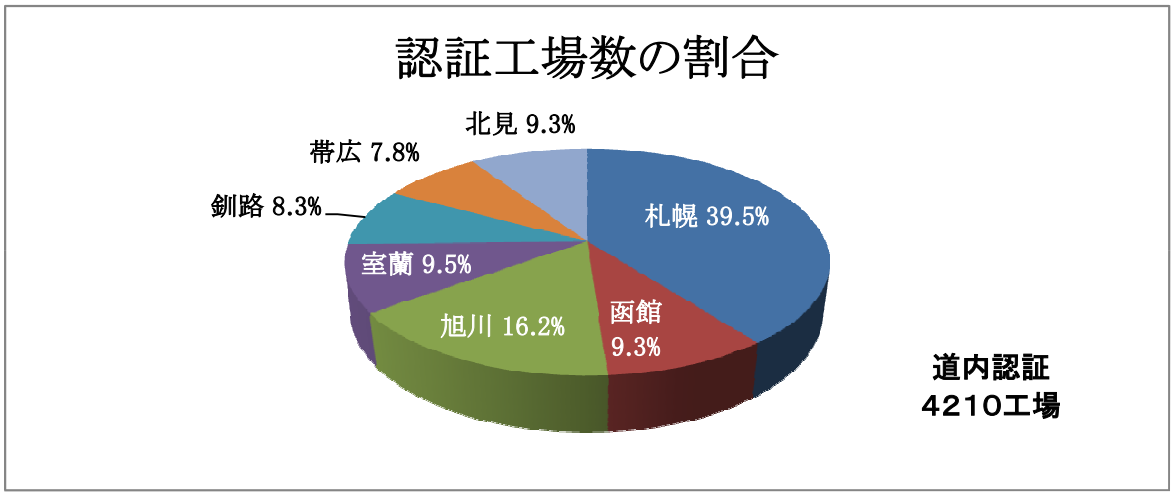
(1)整備事業の概要

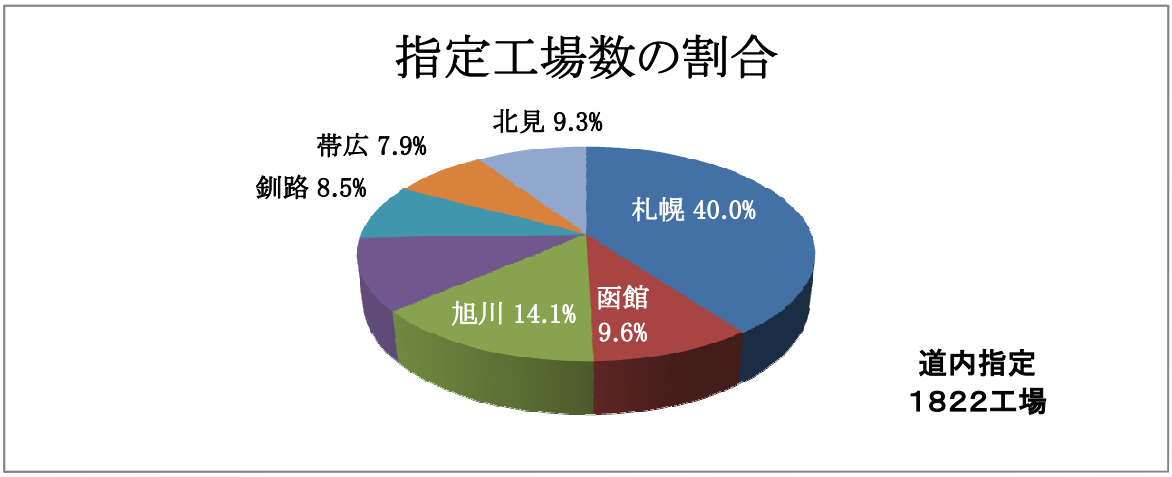
支局別	整備事業	平成20年度末	平成21年度末	平成22年度末	平成23年度末	平成24年度末
札　幌	認　証	1,686	1,669	1,660	1,650	1,665
	認　定	58	57	55	55	55
	指　定	748	737	730	729	728
	指定／認証	44.4%	44.2%	44.0%	44.2%	43.7%
函　館	認　証	381	382	386	386	392
	認　定	28	28	28	28	28
	指　定	176	174	175	174	175
	指定／認証	46.2%	45.5%	45.3%	45.1%	44.6%
室　蘭	認　証	422	407	406	404	402
	認　定	20	19	19	18	18
	指　定	205	201	198	196	195
	指定／認証	48.6%	49.4%	48.8%	48.5%	48.5%
旭　川	認　証	677	674	674	681	680
	認　定	44	44	44	44	44
	指　定	255	254	254	255	256
	指定／認証	37.7%	37.7%	37.7%	37.4%	37.6%
帯　広	認　証	334	335	336	333	330
	認　定	35	35	35	35	35
	指　定	142	142	143	145	144
	指定／認証	42.5%	42.4%	42.6%	43.5%	43.6%
釧　路	認　証	341	341	344	347	348
	認　定	16	16	17	18	20
	指　定	151	152	152	152	154
	指定／認証	44.3%	44.6%	44.2%	43.8%	44.3%
北　見	認　証	388	391	396	394	393
	認　定	20	19	19	19	19
	指　定	177	173	170	169	170
	指定／認証	45.6%	44.2%	42.9%	42.9%	43.3%
局　計	認　証	4,229	4,199	4,202	4,195	4,210
	認　定	221	218	217	217	219
	指　定	1,854	1,833	1,822	1,820	1,822
	指定／認証	43.8%	43.7%	43.4%	43.4%	43.3%
全国計	認　証	91,266	91,726	91,935	92,019	92,030
	認　定	3,064	3,008	2,990	2,969	2,954
	指　定	29,079	29,111	29,224	29,362	29477
	指定／認証	31.9%	31.7%	31.8%	31.9%	32.0%
局／全国	認　証	4.6%	4.6%	4.6%	4.6%	4.6%
	認　定	7.2%	7.2%	7.3%	7.3%	7.4%
	指　定	6.4%	6.3%	6.2%	6.2%	6.2%

(2)北海道管内における認証工場数と指定工場数の推移(過去5年)



(3)北海道管内における認証工場数及び指定工場数の全体数に対する割合(平成25年3月末現在)





平成25年3月末現在

支局	札幌	函館	旭川	室蘭	釧路	帯広	北見	局　計
認　　証	1665	392	680	402	348	330	393	4210
(専門認証)	(105)	(41)	(24)	(30)	(20)	(15)	(26)	(261)
指　　定	728	175	256	195	154	144	170	1822
認　　定	55	28	44	18	20	35	19	219

(4)整備主任者の選任状況の推移

項目／支局別	平成20年度末	平成21年度末	平成22年度末	平成23年度末	平成24年度末
札　幌	4,765	4,766	4,721	4,646	4,626
函　館	1,038	1,022	1,016	1,016	1,032
室　蘭	1,157	1,156	1,143	1,137	1,130
旭　川	1,803	1,789	1,791	1,791	1,778
帯　広	1,075	1,081	1,076	1,078	1,051
釧　路	892	900	901	895	897
北　見	848	834	825	822	826
局　計	11,578	11,548	11,473	11,385	11,340
全国計	216,877	219,306	220,169	220,681	220,928
局／全国	5.3%	5.3%	5.2%	5.2%	5.1%

(5)自動車分解整備事業(新規・廃止)状況の推移

項目／支局別	平成20年度末		平成21年度末		平成22年度末		平成23年度末		平成24年度末	
	新規	廃止	新規	廃止	新規	廃止	新規	廃止	新規	廃止
札　幌	52	44	44	61	33	42	28	38	30	15
函　館	9	10	6	5	6	2	3	3	2	3
室　蘭	10	6	5	20	7	8	6	8	4	6
旭　川	17	15	7	10	8	8	16	9	10	11
帯　広	9	4	6	5	4	3	2	5	4	7
釧　路	9	2	4	4	5	2	4	1	3	2
北　見	11	9	11	8	9	4	2	4	3	4
局　計	117	90	83	113	72	69	61	68	56	48

(6)過去5年間の自動車分解整備事業の廃止理由調査結果

項目／年度	廃止理由										計
	経営不振	倒産	工員不足	後継者難事業者死亡	事業合理化	移転立退	転業	合併	組合参加	自己都合及びその他	
20	10	7	1	5	31	1	0	2	0	33	90
21	8	7	1	13	45	1	3	1	0	34	113
22	6	2	3	7	16	2	1	0	0	32	69
23	8	3	0	5	24	2	2	2	0	22	68
24	6	1	1	1	12	0	0	0	0	27	48

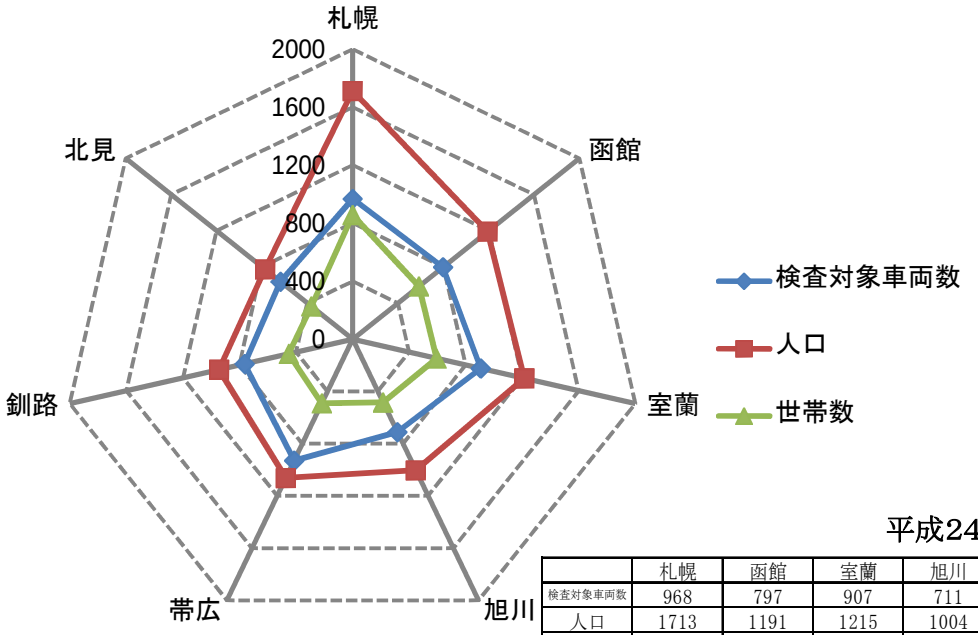
注:その他に取消件数も含む。

(7)認証1工場当たりの検査対象車両数の推移

支局別 ＼ 年度		平成20年度末	平成21年度末	平成22年度末	平成23年度末	平成24年度末
札　幌	認証工場数	1,686	1,669	1,660	1,650	1,665
	検査対象車両数	1,604,348	1,599,805	1,596,336	1,603,476	1,612,031
	1工場当たり車両数	952	959	962	972	968
函　館	認証工場数	381	382	386	386	392
	検査対象車両数	313,715	312,627	311,069	311,810	312,580
	1工場当たり車両数	823	818	806	808	797
室　蘭	認証工場数	422	407	406	404	402
	検査対象車両数	363,235	362,819	362,036	363,326	364,539
	1工場当たり車両数	861	891	892	899	907
旭　川	認証工場数	677	674	674	681	680
	検査対象車両数	480,865	480,455	479,902	481,564	483,202
	1工場当たり車両数	710	713	712	707	711
帯　広	認証工場数	334	335	336	333	330
	検査対象車両数	299,968	301,297	302,600	304,728	306,617
	1工場当たり車両数	898	899	901	915	929
釧　路	認証工場数	341	341	344	347	348
	検査対象車両数	265,065	264,842	264,139	265,243	265,782
	1工場当たり車両数	777	777	768	764	764
北　見	認証工場数	388	391	396	394	393
	検査対象車両数	248,565	248,417	248,276	249,078	249,926
	1工場当たり車両数	641	635	627	632	636
局　計	認証工場数	4,229	4,199	4,202	4,195	4,210
	検査対象車両数	3,575,761	3,570,262	3,564,358	3,579,225	3,594,677
	1工場当たり車両数	846	850	848	853	854

注:検査対象車両数は軽自動車を含む

（図）　認証工場当たり検査対象車両数、人口及び世帯数（平成24年度）【(7)(8)関連】



平成24年度

	札幌	函館	室蘭	旭川	帯広	釧路	北見
検査対象車両数	968	797	907	711	929	764	636
人口	1713	1191	1215	1004	1063	945	773
世帯数	857	585	594	484	490	452	364

(8)認証工場数・人口・世帯数等の推移

支局別	年度	認証工場数	人口（千人）	世帯数（千世帯）	認証工場当たり		
					検査対象車両数	人口	世帯数
札　幌	22	1,660	2,856	1,403	962	1,720	845
	23	1,650	2,854	1,414	972	1,730	857
	24	1,665	2,852	1,427	968	1,713	857
	増減	△ 15	▲ 2	△ 13	▲ 4	▲ 17	▲ 0
函　館	22	386	478	229	806	1,237	592
	23	386	473	229	808	1,225	594
	24	392	467	229	797	1,191	585
	増減	△ 6	▲ 6	△ 0	▲ 10	▲ 33	▲ 9
室　蘭	22	406	496	237	892	1,221	584
	23	404	492	238	899	1,218	589
	24	402	488	239	907	1,215	594
	増減	▲ 2	▲ 4	△ 1	△ 8	▲ 4	△ 5
旭　川	22	674	694	328	712	1,030	486
	23	681	690	329	707	1,014	484
	24	680	683	329	711	1,004	484
	増減	▲ 1	▲ 8	▲ 0	△ 4	▲ 10	△ 0
帯　広	22	336	352	159	901	1,048	472
	23	333	352	161	915	1,058	483
	24	330	351	162	929	1,063	490
	増減	▲ 3	▲ 1	△ 1	△ 14	△ 5	△ 7
釧　路	22	344	335	156	768	974	454
	23	347	332	157	764	957	452
	24	348	329	157	764	945	452
	増減	△ 1	▲ 3	△ 0	△ 0	▲ 12	▲ 0
北　見	22	396	310	143	627	783	361
	23	394	307	143	632	779	363
	24	393	304	143	636	773	364
	増減	▲ 1	▲ 3	△ 0	△ 4	▲ 6	△ 1
管　内	22	4,202	5,521	2,654	848	1,314	632
	23	4,195	5,501	2,671	853	1,311	637
	24	4,210	5,474	2,686	854	1,300	638
	増減	△ 15	▲ 26	△ 14	△ 1	▲ 11	△ 1

注:
①人口及び世帯数は北海道総合政策部地域行政局統計課の資料による。
②検査対象車両数は軽自動車を含む。
③認証工場、人口及び世帯数は当該年度末現在の数を示す。
④増減欄は、対前年度を示す。

自動車の有効期間及び定期点検の間隔に関する整理表

平成２５年４月現在

対象車種			点検区分等	定期点検の間隔 ３か月（別表３）	３か月（別表４）	６か月（別表５）	１年（別表６）	１年（別表７）	車検証の有効期間 初回	車検証の有効期間 ２回目以降	備考（主な車種など）
運送事業用	旅客		普通・小型	○					１年	１年	バス、ハイヤー、タクシー
			軽	○					２年	２年	車いす移動車、電気自動車
			幼児専用車	○					１年	１年	園児送迎車
	貨物		ＧＶＷ８ｔ以上	○	トレーラ				１年	１年	事業用トラック等（３輪車を含む）
			ＧＶＷ８ｔ未満	○	トレーラ				２年	１年	
			軽				●		２年	２年	
	２輪							●	３年	２年	バイク便（貨物ではない）
	霊柩		定員１０人以下	○					２年	２年	
			定員１１人以上	○					１年	１年	バス型霊柩車
	大特	貨物	ＧＶＷ８ｔ以上	○	トレーラ				１年	１年	ストラルド・キャリヤ
		貨物	ＧＶＷ８ｔ未満	○	トレーラ				２年	１年	ポール・トレーラ
レンタカー	貨物		ＧＶＷ８ｔ以上	○	トレーラ				１年	１年	トラック（３輪車を含む）
			ＧＶＷ８ｔ未満	○	トレーラ				２年	１年	
			軽			○			２年	２年	
	定員１１人以上			○					１年	１年	バス
	幼児専用車（軽以外）			○					１年	１年	園児送迎車【軽は別表６】
	乗用		普通・小型			○			２年	１年	乗用車
			軽			○			２年	２年	
			３輪	○					２年	１年	
	２輪		小型			○			２年	１年	250ccを超えるバイク（３輪バイクを含む）
			検査対象外軽自動車			○			なし	なし	250cc以下のバイク（３輪バイクを含む）
	特種※		普通・小型	○					２年	１年	キャンピング車等
		貨物	ＧＶＷ８ｔ以上	○	トレーラ				１年	１年	タンク車、冷蔵冷凍車等
		貨物	ＧＶＷ８ｔ未満	○	トレーラ				２年	１年	
			軽			○			２年	２年	
	大特※		ＧＶＷ８ｔ以上	○					２年	１年	ホイール・クレーン等
			ＧＶＷ８ｔ未満	○					２年	１年	フォーク・リフト等
		貨物	ＧＶＷ８ｔ以上	○	トレーラ				１年	１年	ストラルド・キャリヤ
		貨物	ＧＶＷ８ｔ未満	○	トレーラ				２年	１年	ポール・トレーラ
	検査対象外軽自動車（二輪を除く）			○					なし	なし	そり付カタピラ付軽自動車
自家用自動車	貨物		ＧＶＷ８ｔ以上	○	トレーラ				１年	１年	トラック（３輪車を含む）
			ＧＶＷ８ｔ未満			○			２年	１年	
			軽				●		２年	２年	
	定員１１人以上			○					１年	１年	バス
	定員１１人以上（有償旅客）			○					１年	１年	バス
	幼児専用車（軽以外）					○			１年	１年	園児送迎車【軽は別表６】
	乗用		普通・小型				●		３年	２年	一般の乗用車（マイカー）自家用有償旅客に使用する乗用車
			普通・小型（有償旅客）				●		３年	２年	
			軽				●		３年	２年	
			軽（有償旅客）				●		３年	２年	
			３輪			○			２年	２年	
	２輪		小型（特種二輪を含む）					●	３年	２年	250ccを超えるバイク（３輪バイクを含む）
			検査対象外軽自動車					●	なし	なし	250cc以下のバイク（３輪バイクを含む）
	特種※		普通・小型（二輪を除く）	○☆		○			２年	２年	キャンピング車等 ☆印:GVW8t以上
			普通・小型（有償旅客）			○			２年	２年	自家用有償旅客に使用する車いす移動車等
		貨物	ＧＶＷ８ｔ以上	○	トレーラ				１年	１年	タンク車、冷蔵冷凍車等
		貨物	ＧＶＷ８ｔ未満			○			２年	１年	
			軽				●		２年	２年	
			軽（有償旅客）				●		２年	２年	自家用有償旅客に使用する車いす移動車等
	大特※		ＧＶＷ８ｔ以上	○					２年	２年	ホイール・クレーン等
			ＧＶＷ８ｔ未満			○			２年	２年	フォーク・リフト等
		貨物	ＧＶＷ８ｔ以上	○	トレーラ				１年	１年	ストラルド・キャリヤ
		貨物	ＧＶＷ８ｔ未満			○			２年	１年	ポール・トレーラ
	検査対象外軽自動車（二輪を除く）					○			なし	なし	そり付カタピラ付軽自動車

注　１．点検整備記録簿の保存期間は　●印：２年　○印：１年　　２．ＧＶＷ：車両総重量

※　積載量が指定されていて、物を運搬することが目的とされるために、これまで貨物車として取り扱われ、有効期間が１年であったものにおいては、車両総重量８トン未満について初回のみ２年となる。

別表３：事業用自動車　　別表６：自家用乗用自動車
別表４：被けん引自動車　　別表７：二輪自動車
別表５：自家用貨物自動車　　別表１・２は日常点検

運輸支局組織のご案内

●札幌運輸支局	**〒065-0028　札幌市東区北28条東1丁目**		
	電話	○ 総務企画担当	011-731-7166
		○ 輸送・監査担当	011-731-7167
		○ 検査整備保安担当	**011-731-7168**
		☆ 登録手続き案内	**050-5540-2001**
	FAX	○ 総務企画、輸送・監査	011-712-2405
		○ 検査整備保安、登録	011-712-2406
●函館運輸支局	**〒041-0824　函館市西桔梗町555番24**		
	電話	○ 総務企画担当	0138-49-8862
		○ 輸送・監査担当	0138-49-8863
		○ 検査整備保安担当	**0138-49-8864**
		☆ 登録手続き案内	**050-5540-2002**
	FAX	0138-49-1042	
●旭川運輸支局	本庁舎 **〒070-0902　旭川市春光町10番地**		
	電話	○ 総務企画担当	0166-51-5271
		○ 輸送・監査担当	0166-51-5272
		○ 検査整備保安担当	**0166-51-5363**
		☆ 登録手続き案内	**050-5540-2003**
	FAX	○ 総務企画、輸送・監査	0166-54-4755
		○ 検査整備保安、登録	0166-51-5273
●室蘭運輸支局	本庁舎 **〒050-0081　室蘭市日の出町3丁目4番9号**		
	電話	○ 総務企画担当	0143-44-3011
		○ 輸送・監査担当	0143-44-3012
		○ 検査整備保安担当	**0143-44-3013**
		☆ 登録手続き案内	**050-5540-2004**
	FAX	0143-44-4019	
●釧路運輸支局	**〒084-0906　釧路市鳥取大通6丁目2番13号**		
	電話	○ 総務企画担当	0154-51-2522
		○ 輸送・監査担当	0154-51-2514
		○ 検査整備保安担当	**0154-51-2523**
		☆ 登録手続き案内	**050-5540-2005**
	FAX	○ 総務企画、海事関係	0154-51-0124
		○ 輸送・監査、検査整備保安、登録	0154-51-6523
●帯広運輸支局	**〒080-2459　帯広市西19条北1丁目8番4号**		
	電話	○ 企画輸送・監査担当	0155-33-3286
		○ 検査整備保安担当	**0155-33-3282**
		☆ 登録手続き案内	**050-5540-2006**
	FAX	0155-36-2669	
●北見運輸支局	**〒090-0836　北見市東三輪3丁目23番地2**		
	電話	○ 企画輸送・監査担当	0157-24-7631
		○ 検査整備保安担当	**0157-24-7633**
		☆ 登録手続き案内	**050-5540-2007**
	FAX	0157-61-8248	

北海道運輸局 自動車技術安全部 組織のご案内

●自動車技術安全部　【FAX】 011-290-2705

管理課　011-290-2751　自動車登録手続き等に関する事務

整備・保安課　011-290-2752　自動車の整備事業の指導監督に関する事務

○**整備工場（認証工場、指定工場）の不正等に関する情報**は、管轄の運輸支局又は整備・保安課へお願いします。

○**不正改造車に関する情報、迷惑黒煙に関する情報**は、管轄の運輸支局又は整備・保安課へお願いします。
（登録番号（札幌000な0000等、平仮名まで全て）、不正改造の内容、車種、通称名、場所等をご連絡お願いします。）

○**未認証行為に関する情報**は、管轄の運輸支局又は整備・保安課へお願いします。
（場所、工場名、分解整備の内容、分解整備を行ったと思われる車両に関する情報、頻度等をわかる範囲でご連絡お願いします。）

技術課　011-290-2753　自動車の検査に関する事務

○**保安基準に関するお問い合わせ**は、運輸支局又は技術課へお願いします。

○**リコールに関する情報**は、運輸支局又は技術課へお願いします。

○**基準緩和、試作車、ユーザー車検**については、運輸支局又は技術課へお願いします。

保安・環境調整官　011-290-2754　運送事業の安全対策及び自動車の環境対策に関する事務

○**運送事業者の大型車のスピードリミッター改変に関する情報**は、管轄の運輸支局又は保安・環境調整官へお願いします。
（高速道路の場所（登り坂か下り坂か）、登録番号、運送事業者名、何km/h位で走行していたか等をわかる範囲でご連絡お願いします。）

リコールについての相談窓口、情報提供窓口

○各運輸支局　検査・整備・保安担当

○北海道運輸局　自動車技術安全部　技術課

〒060-0042　札幌市中央区大通西10丁目　札幌第2合同庁舎
TEL　011－290－2753　　FAX　011－290－2705

○自動車の不具合情報ホットライン

ホームページ　http://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcl/index.html

○国土交通省　自動車局　審査・リコール課

〒100-8989　千代田区霞が関2－1－3　合同庁舎第3号館
TEL　03－5253－8111　　FAX　03－5253－1640

国土交通省以外のお問い合わせ先等

北海道立消費生活センター
〒060-0003　札幌市中央区北3条西7丁目　北海道庁別館西棟
相談専用　050－7505－0999

公益財団法人　自動車製造物責任相談センター
〒105-0001　東京都港区虎ノ門1丁目19番5号　虎ノ門1丁目森ビル
フリーダイヤル　0120－028－222

メーカーお客様相談窓口一覧

いすゞ自動車(株)	0120-119-113
スズキ(株)	0120-402-253
ダイハツ工業(株)	0800-500-0182
トヨタ自動車(株)	0800-700-7700
日産自動車(株)	0120-315-232
UDトラックス(株)	0120-67-2301
日野自動車(株)	0120-106-558
富士重工業(株)	0120-052215
本田技研工業(株)	0120-112010
マツダ(株)	0120-386-919
三菱自動車工業(株)	0120-324-860
三菱ふそうトラック・バス(株)	0120-324-230
(株)カワサキモータースジャパン	0120-400819
ヤマハ発動機(株)	0120-090-819
レクサス	0800-500-5577

その他

日本自動車輸入組合・広報
〒105-0014　東京都港区芝3－1－15　芝ポートビル
TEL　03－5765－6813